# LA VIE AU GRAND AIR

**ABONNEMENTS**

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

9 Août 1902. — N° 204.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

**PUBLICITÉ**

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

**JARROTT, VAINQUEUR DU CIRCUIT DES ARDENNES**

*Le circuit des Ardennes, nos lecteurs le savent, consistait en une épreuve d'automobiles disputée dans la région des Ardennes belges, sur un triangle de routes mesurant environ 85 kilomètres, qu'il fallait parcourir six fois, soit 512 kilomètres au total, sans neutralisations, ni arrêts. Le vainqueur de cette course, aussi dure pour le conducteur que pour le moteur et la voiture, a été Jarrott, en 5 h. 53 m. 39 s. 3/5, sur sa voiture* Panhard et Levassor, *munie de pneumatiques* Continental.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

**Lire dans notre prochain numéro :**

*Comment on soigne les Chevaux de Courses,*
par Paul Mégnin.

*En Automobile au Galibier,*
par Georges Prade.

*Les Courses de Normandie,*
par Franc-Picard.

etc., etc.

❦

*Nous rappelons que la* Vie au Grand Air *organise pour les premiers jours de septembre une excursion aux*

## Gorges du Tarn

*à des prix* tout à fait exceptionnels.

*Nous avons donné dans notre précédent numéro le programme complet et détaillé de cette excursion, pour laquelle le rendez-vous est fixé à Clermont-Ferrand le 6 septembre. L'excursion, qui durera onze journées, permettra de visiter :*

**Clermont-Ferrand, Royat,**
**le Puy-de-Dôme, le Mont-Dore,**
**Mende, Saint-Enimie, les Gorges**
**du Tarn, la grotte de Dargilan.**

*Elle se terminera* **au Vigan.**

*Prix du voyage complet jusqu'au Vigan,* **315 francs,** *comprenant toutes les dépenses de l'excursion : chemin de fer, voitures, bateaux, hôtels, transport des bagages, etc., etc.*

*Les adhésions doivent être adressées aussitôt que possible à la* Vie au Grand Air, *9, avenue de l'Opéra, à Paris.*

❦

Comme nous l'avons annoncé, nous avons fait procéder à un **deuxième tirage** de notre numéro spécial

### A Travers les Pyrénées

Ceux de nos lecteurs qui n'ont pas pu se procurer encore ce superbe album, trouveront chez tous les libraires et marchands de journaux cette deuxième édition au prix de

**50 centimes.**

❦

**Nous sommes toujours acheteur du N° 5 de la *Vie au Grand Air* (1er Juin 1898) au prix de 50 centimes.**

❦

**Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.**

❦

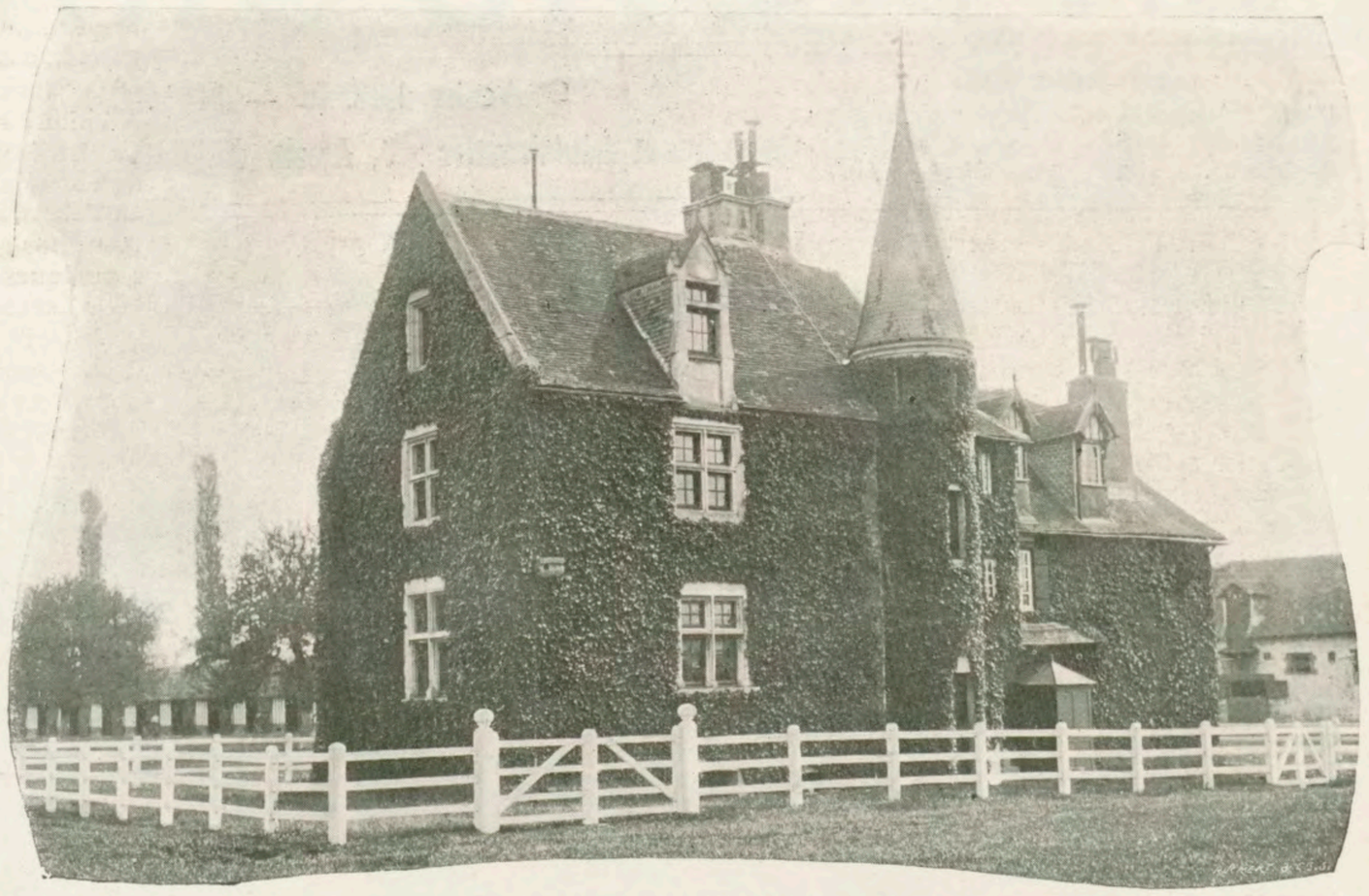
Toutes les femmes élégantes lisent

*Femina*

la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

Les Éditeurs.



Le manoir de Meautry (vue prise du côté nord).

# Une Visite au Haras de Meautry

**à M. le Baron de ROTHSCHILD**

*Nous voici arrivés au meeting normand ; sur les côtes de la Manche est le mouvement sportif. Et les sportsmen qui sont en déplacement à Deauville, ne manqueront pas de faire un pèlerinage... hippique à ce merveilleux haras de Meautry, un modèle dans son genre. C'est, du reste, une promenade agréable et facile ; on s'y rend en un quart d'heure en voiture et la visite se termine généralement par un déjeuner champêtre sous les pommiers d'une auberge de Toucques.*

❦ ❦ ❦

En pleine Normandie, à quelques minutes de Trouville et de Pont-l'Évêque, tout proche de ce coquet village qu'est Toucques, est situé le haras de Meautry, créé il y a vingt-sept ans environ par M. de Rothschild.

Les achats considérables, les acquisitions de poulinières importées à grands frais d'Angleterre, firent rapidement de ce haras un des principaux centres de l'élevage français ; et cependant étalons et poulinières n'ont point donné tout ce qu'on était en droit d'espérer ; jusqu'en 1898 — l'année du Roi-Soleil — la casaque bleue, toque jaune n'avait point encore triomphé dans le Grand Prix de Paris. Néanmoins depuis 1846, les couleurs du Baron de Rothschild brillent d'un certain éclat sur nos hippodromes : en 1846, Meudon enlève brillamment le Prix du Jockey-Club, que gagnèrent encore Kilt en 1876, et Heaume en 1890 ; Brie en 1878, Crinière en 1889, Brisk en 1894, gagnèrent le Prix de Diane, et plusieurs fois les représentants de l'écurie Rothschild furent victorieux dans les Poules d'Essai,

Le stud-groom du haras, Albert-Ed. Balchin.

Groupe de yearlings mâles du haras de Meautry.

*Semendria*, à M. le Bon de Schickler, saillie en 1902 par le Roi-Soleil.

Poule des produits dénommée avant 1870 Prix de l'Empereur, le prix Raimbow, le Grand Saint-Léger de France, le Prix de la Forêt, etc., etc.

Quant on connaît les ressources dont disposent MM. de Rothschild, les avantages que leur offre le haras de Meautry dont l'organisation luxueuse est sans rivale, on s'étonne que les Barons Alphonse et Gustave de Rothschild n'aient pas remporté sur le turf de plus éclatants succès et qu'ils aient même traversé des périodes très malheureuses. Pourtant, les deux sportsmen s'occupent avec une grande sollicitude de leur haras et de l'entraînement de leurs chevaux de courses. Ils n'épargnent point leur argent, ce qui est bien naturel; mais en outre ne sont point économes de leur temps, eux qui pourraient si facilement s'éviter les tracas d'une écurie de courses, dont la direction suffirait à absorber le temps de gens qui n'auraient rien autre à faire. Ils furent secondés, il est vrai, par le Marquis de Montgomery, et actuellement par le Baron de Brimont, mais ce sont eux qui dirigent et ordonnent tout aussi bien au haras qu'à l'écurie d'entraînement, avec une activité et un soin dont on ne peut que les féliciter.

Tous ceux qui ont visité Meautry en sont revenus émerveillés; l'établissement est en effet d'un luxe sévère, allié à une coquetterie sans égale, et d'un confortable qui fait honneur à l'architecte qui en a conçu les plans, M. Jouy.

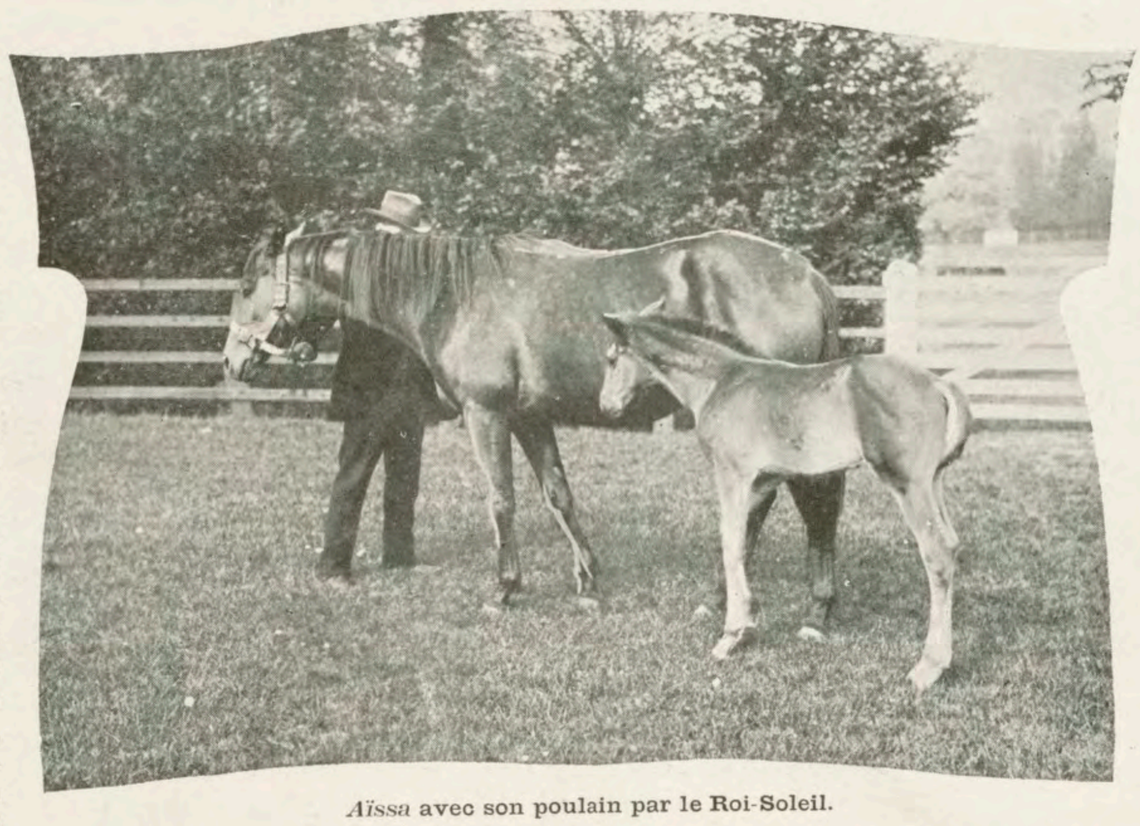
Au centre, est un vaste bâtiment recouvert de tuiles rouges qui forment un élégant contraste avec le chaume ou les ardoises des constructions voisines; c'est l'habitation d'Albert Balchin, le studgroom du haras. De chaque côté, dans les vastes ailes se trouvent des écuries bien agencées et dont chaque extrémité se termine par une habitation destinée aux hommes de service. Les écuries les plus voisines du centre sont pour les mères pleines qui vont bientôt produire et se trouvent ainsi sous l'œil du maître.

Non loin de là, un joli chalet normand tout tapissé de lierre sert de pied à terre à MM. de Rothschild quand ils viennent passer quelques jours à Meautry. Des fenêtres de ce cottage — dont l'aménagement intérieur, où dominent les vieilles armoires normandes, est du style le plus coquet — on découvre de vastes plaines verdoyantes, et à peu de distance, les ruines du château de Guillaume le Conquérant dont les terres comprenaient, il y a quelques siècles, l'emplacement même du haras.

Dans les plaines voisines, se trouvent également des écuries avec devant un paddock fermé. Les étalons faisant actuellement la monte au haras sont Le Nicham II, par Tristan et La Noce; Cupidon, par Galopin et Kiss Me; Survilliers, par Archiduc et Sugar Plum; Le Roi-Soleil, par Heaume et Mlle de La Vallière; mais MM. de Rothschild ne se servent pas uniquement de leurs étalons; ils envoient chaque année beaucoup de juments au dehors aux meilleurs étalons; c'est du reste ce que font également nos grands propriétaires. Aussi lorsque nous visitâmes il y a quelques jours le haras de Meautry, nous y avons trouvé la belle Semendria, à M. de Schickler, venue pour être saillie par le Roi Soleil.

Les poulinières sont au nombre d'une trentaine, j'en citerai quelques-unes :

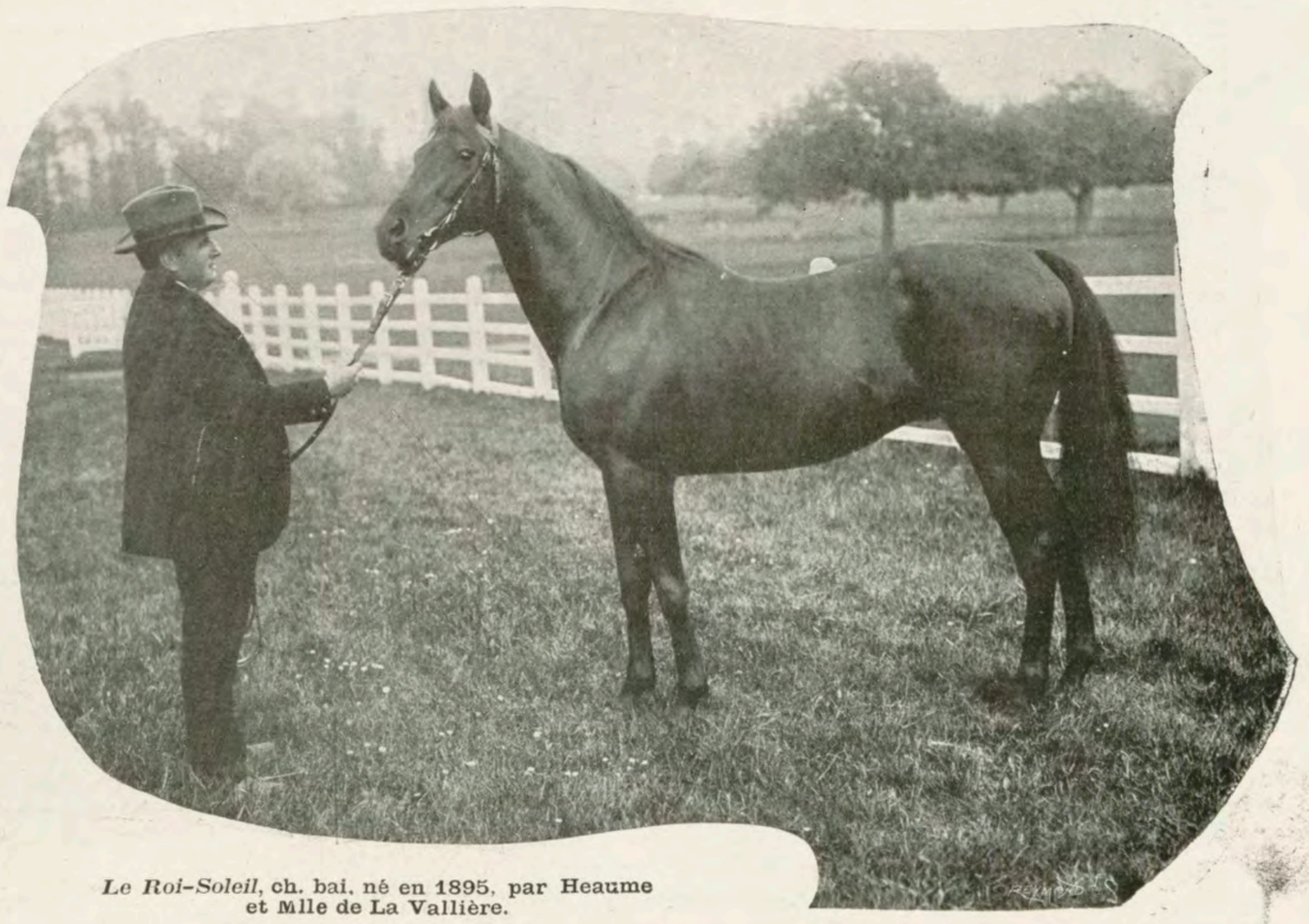
Mlle de La Vallière, une fille de Boïard, Bonny Elsie, d'importation anglaise, Mascarade par Mask, Convallaria, d'importation anglaise, Harfleur II, une fille d'Archiduc, Flur Balla, Twelfth Night, Galivanterie, une fille de Galopin, Montespan, une fille de Saxifrage, Sieste, une fille de Heaume, Lucy Hampton, une fille de Hampton, Sabretache II, une fille de Heaume, Belladone, une fille de Fousy Yama, saillies cette année par Le Nicham II, La Noce, Simonne II, une fille de Galopin, Euménide, une fille de Hampton, Fatuité, une fille d'Archiduc, Amazone, une fille de Nougat, Rétribution, une fille d'Isominy, Abbesse, une fille de Silvio, Tourniquet, une fille de Melton, La Nièvre, une fille de Tristan, Fresca également fille de Tristan, Barletta, fille de Barcaline, Sardoine et Aïssa, deux juments grises, par Le Sancy, saillies par le Roi Soleil, Headlong, par Pell Mell, saillie par Gulliver, Tit for Tat, une fille de Kisber, saillie par Le Sagittaire, Kiss Me, une fille de Hampton, saillie par Le Sancy, Cheam, une importation anglaise, saillie par Galeazzo, La Pustza, une fille de Perplexe, saillie par Le Sagittaire, Anicroche, une jument grise de Le Sancy, saillie par Galeazzo.



*Aïssa* avec son poulain par le Roi-Soleil.

Le haras de Meautry comprend encore un certain nombre d'autres pouliches comme Banane et Hildegarde, par Medicis, Crédence, par Le Nicham II, etc., et de poulinières appartenant au Baron Edouard de Rothschild. Vernal, une Spingfield, Donova, une Galopin, Libellule, une Narcisse, Hampton Dancer, une Hampton, Justitia, une Le Sancy, saillies par Le Nicham II, Hampton, Le Sancy et Galeazzo.

Près de Ferrières, où le Baron de Rothschild possède de si belles chasses, existe encore le haras de Pontcarré, c'est là que vit tranquille et en retraite la doyenne des poulinières, Bella par Breadalbane et Armada, née en 1873. La vaillante jument a bien droit au repos; elle a donné de nombreux et bons produits; là est encore Féerie avec

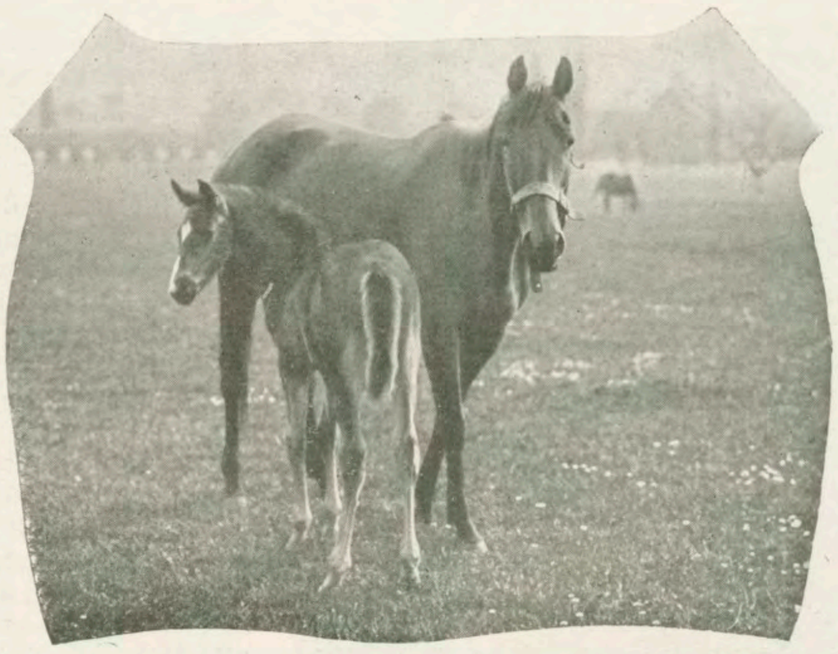


*Le Roi-Soleil*, ch. bai, né en 1895, par Heaume et Mlle de La Vallière.

fille de Clodomir ou Foudre de Guerre et de Fair Hellen suitée d'un poulain par Le Nicham II-Magicien. L'ensemble de la production de cette année est très plaisant ; du reste pour la première journée des deux courses à Saint-Cloud, la Poule des Pouliches a été pour une fille de Galeazzo et Lucy Hampton : Gazette, née et élevée à Meautry et entraînée à Chantilly, par J -C. Watson, qui depuis plusieurs années est le premier entraîneur du Baron de Rothschild.

D'après le recensement des poulinières et des étalons, il semble que l'avenir devrait être à Meautry ; les meilleurs sangs ont été croisés ; et cependant jusqu'à présent aucun grand crack n'est sorti de là ; les meilleurs furent : Le Heaume, un fils d'Hermit, magnifique alezan de grande taille, à l'ossature forte, à l'arrière-main puissante comme chez son père ; il parut dix fois en public et remporta sept victoires et deux secondes places, ce qui est une très belle performance ; Heaume gagna 359 475 francs d'argent public. Le Nicham II par Tristan et La Noce (par Wellingtonia) qui remporta la Poule d'Essai et gagna 155612 francs ; ses produits : Amazonius, Bestiole, Contre-Temps, Fram, Locarn, Mésaventure et Pile ou Face ont, en 1901, gagné 55000 fr. en plat et 27000 fr. en obstacles. Le Roi-Soleil qui gagna le Grand Prix en 1898 et, la même année, encore le Prix Hocquart, le Prix Greffulhe, le Prix Royal Oak, en 1897, le Premier Criterium et, en 1899, enfin le Prix Raimbow.

La situation de Meautry est excellente pour l'élevage du cheval. C'est à la douceur du climat, à l'humidité dont l'atmosphère est continuellement imprégnée et à la remarquable productivité du sol que toute cette région de la Normandie doit, pendant la plus grande partie de l'année, la fraîcheur, la verdure, la qualité et l'exubérance de végétation de ses admirables prairies. Les conditions les plus favorables à la forme de l'herbe y sont réunies : la tiédeur des hivers, la modération des chaleurs estivales, l'abondance des sous d'eau, la fréquence des brouillards, l'action bienfaisante de la brise de mer qui rafraîchit toujours l'air vers le milieu du jour, la douceur des nuits, tout contribue à maintenir le sol et l'atmosphère imprégnés de vapeur d'eau et à entretenir les herbages dans un état de végétation constante.



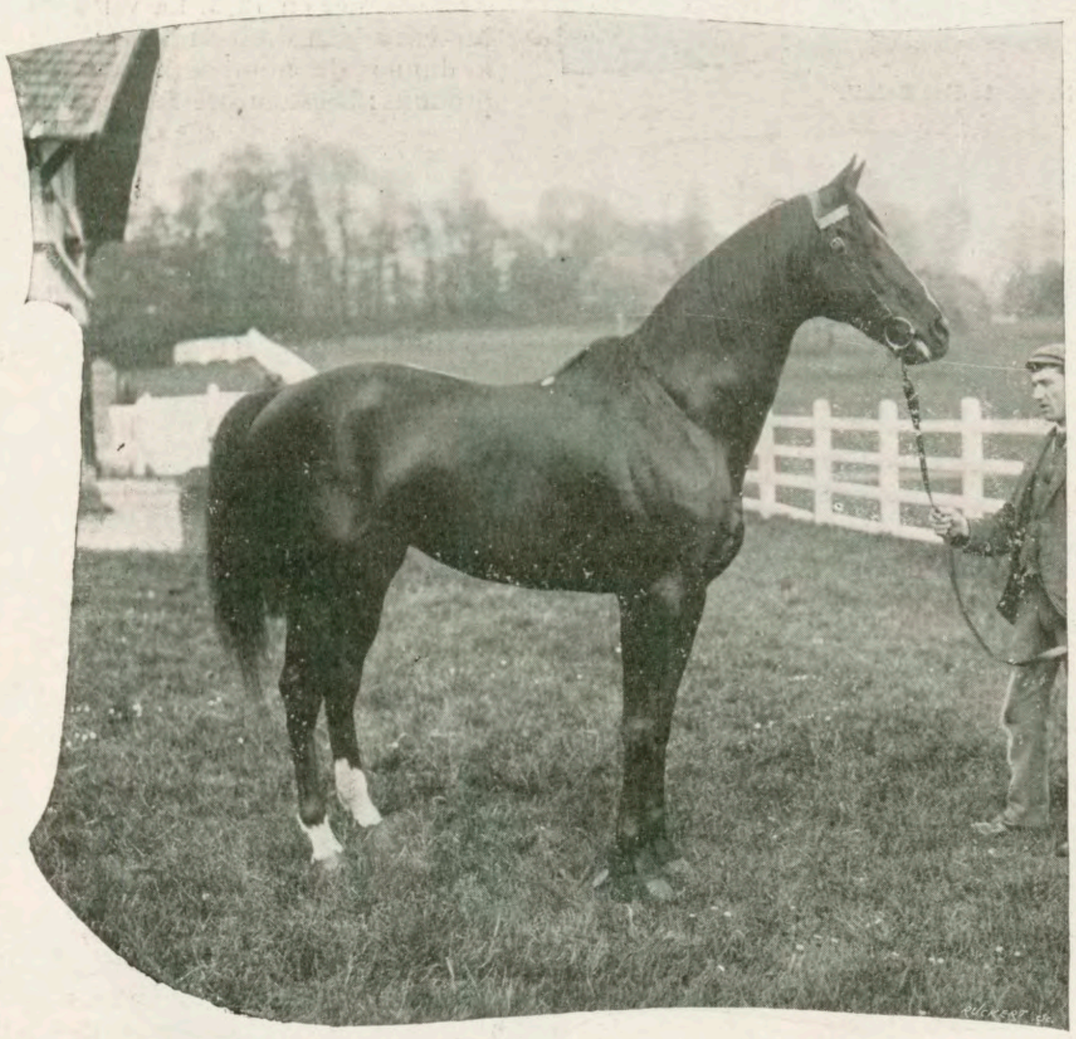
*Aïssa*, par Le Sancy et Aïda, avec son poulain par Le Roi-Soleil.

Du reste, cette année, la production de Meautry s'annonce comme très bonne, je viens de citer Gazette, une fille de Galeazzo qui a gagné dans d'excellentes conditions la Poule des Pouliches à Saint-Cloud. A Saint-Cloud, le lendemain, c'est encore une pouliche par Galeazzo, La Robert-sau qui a enlevé, dans un style qui indique qu'elle sera une des meilleures pouliches de l'année, le Prix d'Essai, à Maisons-Laffitte. Nous croyons savoir, d'autre part, que l'écurie Rothschild sera très largement et très bien représentée pendant le meeting normand.

Les Rothschild ont de la persévérance, la veine leur viendra ; nul doute qu'avec les sacrifices qu'ils ont faits, font chaque année et feront encore, nous verrons triompher la casaque jaune, toque bleue dans les grandes épreuves à venir.

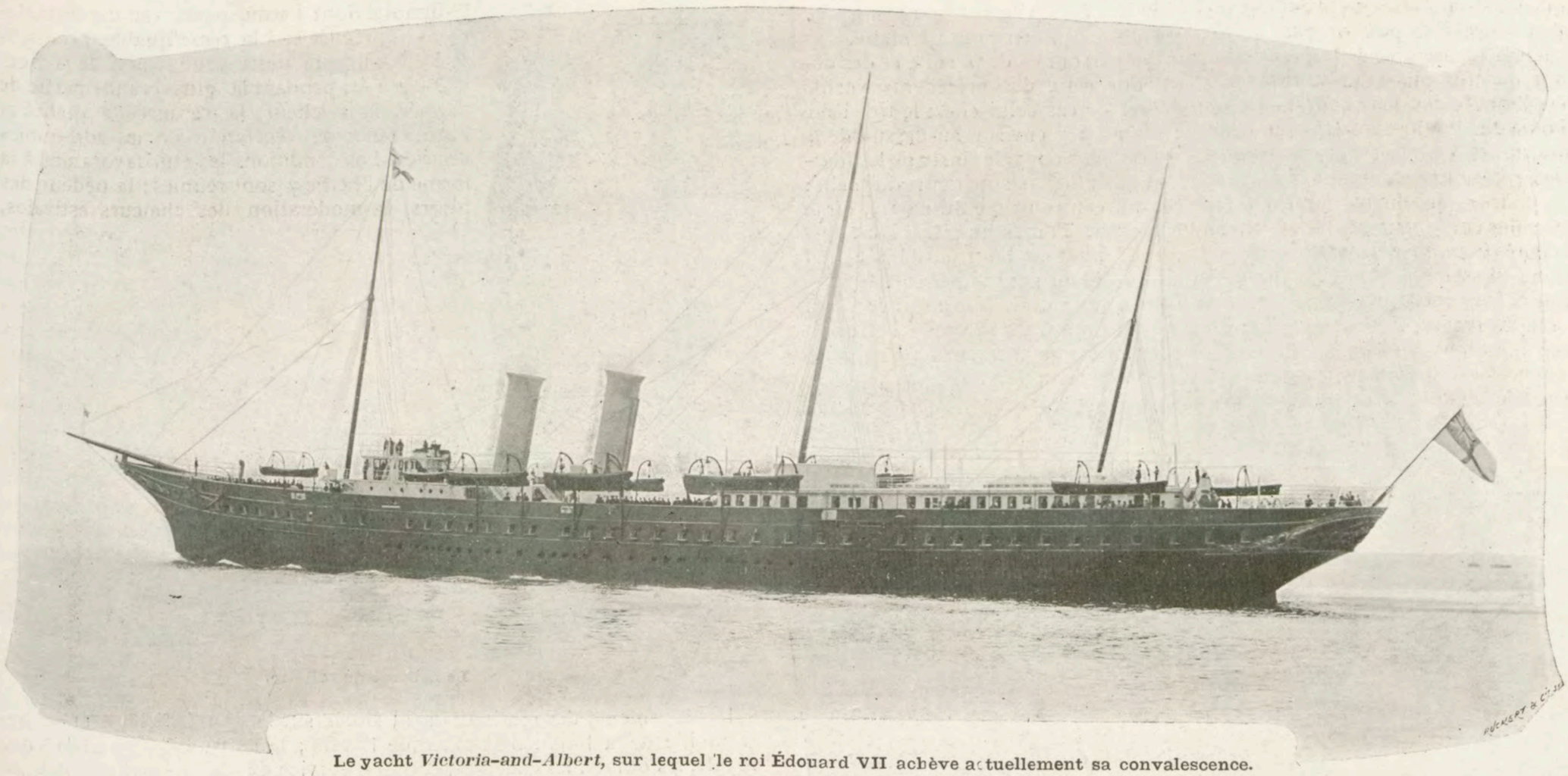
PAUL MÉGNIN.

*Simone II*, propre sœur de Saint-Simon, avec son poulain par Le Roi-Soleil.



*Le Nicham II*, étalon du haras de Meautry.

*Eryx*, étalon du haras de Meautry.



Le yacht *Victoria-and-Albert*, sur lequel le roi Édouard VII achève actuellement sa convalescence.

YACHTS ROYAUX ET PRINCIERS (1)

# Le Yacht du Roi d'Angleterre

*On sait qu'à la suite de la grave opération qui dut lui être faite à la veille de son couronnement, le roi Édouard VII a été transporté sur son yacht à l'ancre en rade de Cowes. C'est là qu'il achève sa convalescence.*

*Nous publions une série de photographies qui donnent une idée du luxe inouï qui a été apporté dans la construction de ce navire royal.*

◓ ◓ ◓

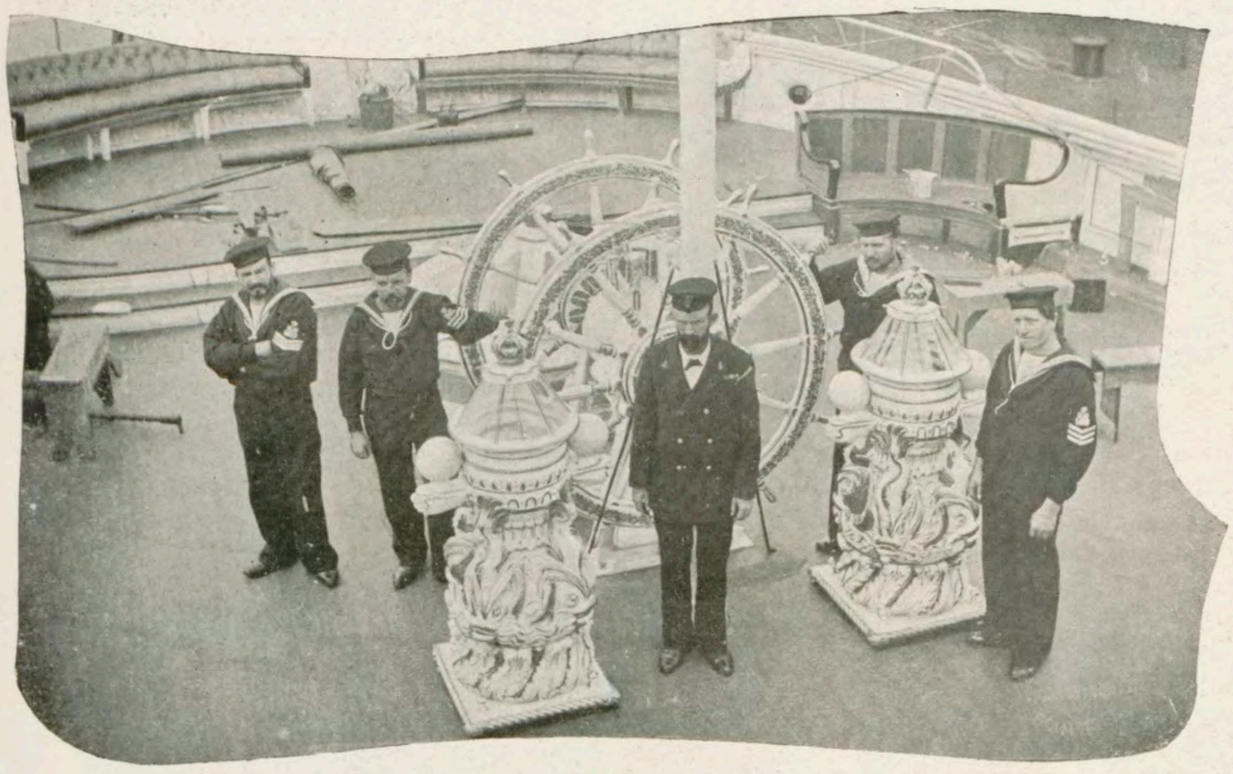
Le yacht *Victoria-and-Albert*, à bord duquel S. M. Édouard VII passera la revue navale qui figure au programme des fêtes de son couronnement, était destiné au déplacement de S.M. la Reine Victoria qui avait manifesté à sir William White, directeur des constructions navales, le désir de posséder un navire très stable et très confortablement aménagé. La vitesse s'est ainsi trouvée légèrement sacrifiée, mais elle n'en est pas moins suffisante puisqu'elle a atteint 20 nœuds sur le mille mesuré au cours d'un essai de huit heures et qu'elle est encore, en route ordinaire, de 16 à 17 nœuds. Quant au confort, nos lecteurs peuvent se rendre compte par nos photographies qu'il ne laisse rien à désirer.

**Le pont du yacht sur lequel le roi passe une partie de ses journées.**

Mis sur cale le 15 décembre 1897 au dockyard de Pembroke, le *Victoria-and-Albert* fut baptisé et lancé le 9 mai 1899 en présence de la duchesse d'York. La coque, en acier, est recouverte d'un bordé en teak sur lequel on a placé un revêtement de cuivre, ce qui, en assurant une parfaite étanchéité, a en outre l'avantage de maintenir à l'intérieur une température modérée et d'éviter les inconvénients des changements de temps trop brusques. Une cloison étanche longitudinale monte au-dessus de la ligne d'eau et le bâtiment est partagé en de nombreux compartiments étanches.

L'aspect extérieur du yacht est fort gracieux, il a des formes très fines avec un coupe-lames à l'avant et son gréement est celui de trois-mâts-barque. Ses principales caractéristiques sont : longueur totale, 134 mètres ; longueur à la flottaison, 106 mètres ; largeur, 16 mètres ; tirant d'eau moyen, 5 m. 75 ; déplacement, 4765 tonneaux.

Deux machines à triple expansion, à quatre cylindres en deux compartiments étanches longitudinaux, développent une puissance de 11 000 chevaux assurant, comme nous l'avons dit, une vitesse de route de 17 nœuds ; elles sont actionnées par dix-huit chaudières Belleville avec économiseurs ; il y a deux chambres de chauffe séparées contenant chacune neuf chaudières. La machinerie a été exécutée par MM. Humphry et Tennant qui ont monté les appareils avec un soin tout spécial de façon à rendre les vibrations aussi minimes que possible. La capacité des



**La roue de gouvernail et les habitacles.**

*Le seul examen de cette photographie permet de se rendre compte du luxe qui a été apporté dans les plus petits détails du navire.*

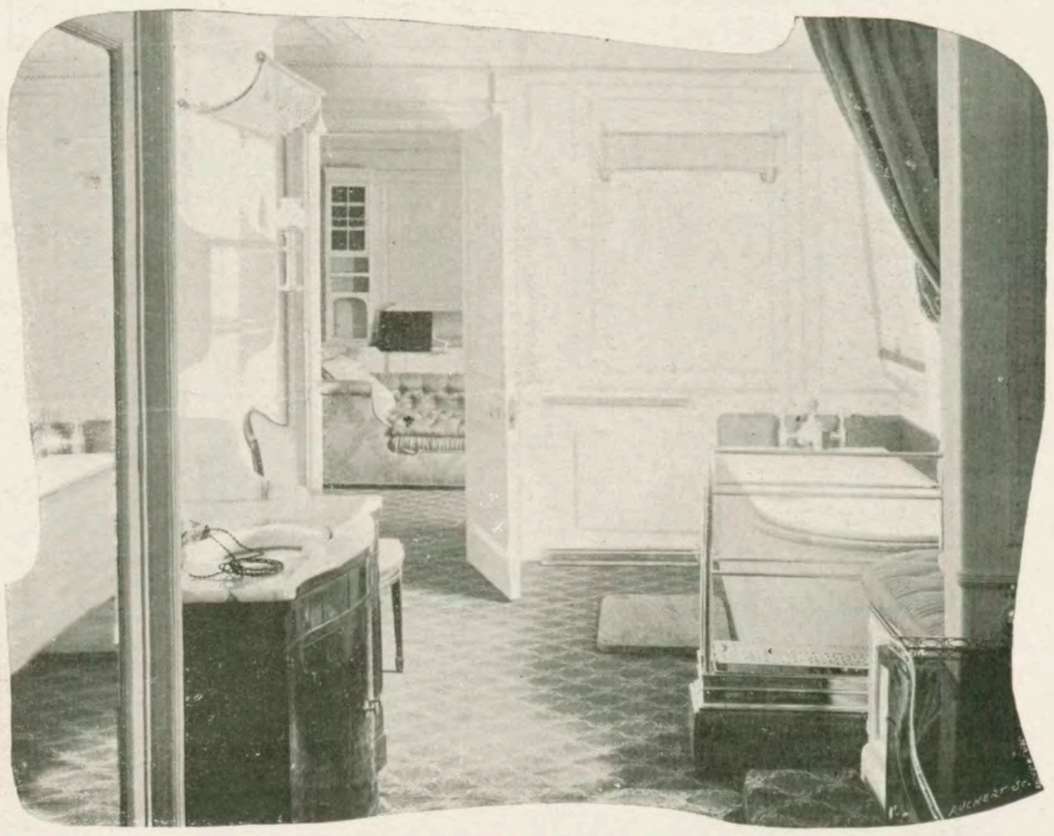
(Voir les Numéros 51 et 115.)

soutes permet au yacht d'effectuer 2000 milles à la vitesse de 14 nœuds. Cette distance représente à peu près la traversée de Portsmouth à Malte.

Les appartements de la famille royale, des personnes de la suite et des domestiques sont beaucoup plus spacieux que ceux des précédents yachts royaux. Sur le nouveau *Victoria-and-Albert* — car celui-ci est le troisième du nom — le pont intérieur est situé à trois mètres environ au-dessus de la flottaison; il supporte les appartements de la famille royale ainsi que les logements réservés aux personnes de la suite, et aux officiers supérieurs du yacht; la salle à manger privée du roi est placée au centre même du navire, où le minimum des mouvements est obtenu à la mer. Toutes les pièces sont desservies par un large corridor qui les longe de bout en bout, et dans lequel aboutissent de nombreux escaliers donnant accès au pont supérieur.

Sur le pont, à la partie arrière, se trouve un vaste deck-house qui contient la salle à manger, disposée pour cinquante personnes, un salon de réception et un fumoir; le dessus de cette superstructure forme promenade. Un grand et superbe escalier mène directement du salon de réception aux appartements royaux, qui sont également desservis par un ascenseur.

**La bibliothèque.**



**Le cabinet de toilette.**

Les logements des serviteurs sont situés sur le pont inférieur, et occupent la moitié de la longueur à partir de l'avant; là se trouvent aussi la cuisine royale, les offices, les glacières, et tout le service de ces pièces à la salle à manger du roi et à celle de la suite de Sa Majesté s'effectue au moyen d'ascenseurs.

Les postes d'équipage sont placés à l'extrémité avant, sur trois étages, et parfaitement ventilés.

La question sanitaire a, d'ailleurs, été tout particulièrement étudiée. Tous les appartements du pont supérieur ont reçu des hublots à ventilateur, d'un système spécial donnant de la lumière et de l'air à profusion, quel que soit l'état de la mer. L'eau chaude et l'eau froide arrivent en abondance partout où il est nécessaire, dans les salles de bain, cabinet de toilette, W.-C., et jusque dans les plus modestes cabines des gens de service. Les chambres à coucher sont chauffées à l'électricité; les autres pièces à la vapeur.

Disons en terminant que, pour éviter tout danger d'incendie, les bois employés pour la construction des cloisons, des aménagements et toutes les fournitures du yacht ont subi un traitement chimique qui les rend ininflammables.

HENRI PHILIPPE.

**La chambre à coucher.**

(Clichés Russell and Sons.)

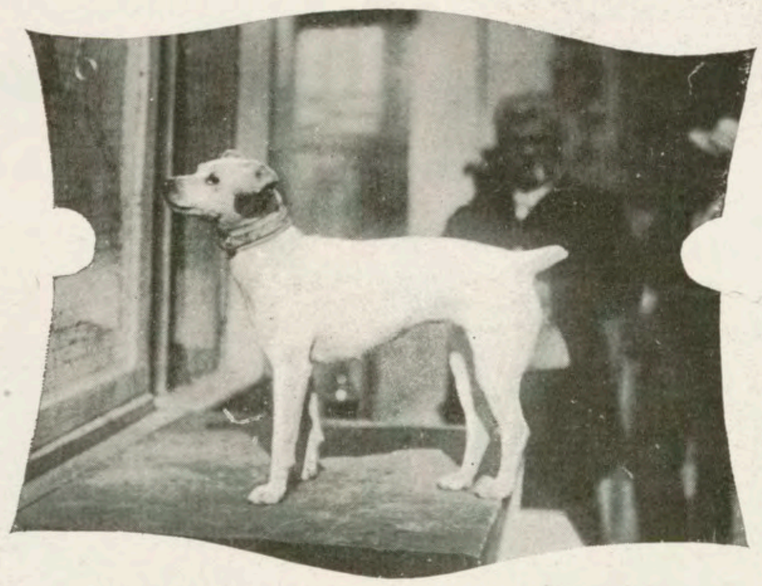
# Un Concours de Chiens Ratiers

La mise en cage d'un concurrent.

L'épreuve de la boîte à cigares.

L'épreuve de la botte de paille.

*Grâce à un de nos confrères sportifs quotidiens, l'Auto-Vélo, nous venons d'avoir à Paris, un concours de chiens ratiers. Ce concours était* privé *grâce aux anciennes et très ridicules protestations de l'ex-président de la Société protectrice des animaux, M. Uhrich. Cependant, de semblables concours ont lieu pour ainsi dire quotidiennement dans nombre de villes du Nord et du Pas-de-Calais; dimanche dernier même, un grand concours a eu lieu à Lyon sous les auspices du Fox-terrier club lyonnais Mais jamais, jusqu'à présent on n'a pu donner ouvertement à Paris des concours de ce genre, si utiles à bien des points de vue. Pourquoi, ce qui est permis à Lyon, Amiens, Rouen, Lille, Roubaix, etc., est-il défendu à Paris?*



Un concurrent attendant l'ouverture de la cage.

◆ ◆ ◆

Lorsque la Société centrale pour l'amélioration des races canines ou l'une de ses affiliées organisent — en province, que ce soit à Lille, à Rouen, à Amiens, à Lyon, ou à Villefranche du Rhône, — une exposition canine, celle-ci comprend presque toujours en même temps qu'un concours de trompes de chasse, un concours de chiens ratiers. Ici même, il y a un an ou deux, j'ai rendu compte d'un concours de ce genre qui avait eu lieu à Amiens et auquel prirent part un très grand nombre de fox et de bulls terriers.

Dans la plupart des villes du nord de la France, de semblables concours ont lieu très régulièrement plusieurs fois par semaine, et les journaux politiques quotidiens ne manquent pas d'en rendre compte.

Le rat est un animal nuisible par excellence; propagateur de la peste et autres maladies épidémiques, destructeur dangereux, il ne mérite aucune pitié; aussi, doit-on chercher à le détruire par tous les moyens possibles; le poison et les pièges ne réussissent pas toujours très bien, mais il est sur terre un animal qui a pour le rat une horreur très compréhensible, et qui, en somme, a été créé et mis au monde pour le combattre, lui et les autres « bêtes puantes », c'est le terrier fox ou bull. Aussi devrait-on au lieu d'interdire, encourager par tous les moyens possibles les concours du fox terrier, qui ne sont des combats que pour ceux qui ne les ont jamais vus.

Le fox surtout, parmi les terriers, est un chien d'une incontestable utilité, en même temps qu'un agréable chien « de sport ». J'ai présenté l'an dernier aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* la meute de fox terriers du comte de Montal, meute qui chasse le blaireau et le renard, prochainement je vous présenterai des fox terriers de course et des fox de rabbit-cousing.

Tout concours, toute exposition doivent avoir un but; lorsqu'il s'agit de chiens c'est l'amélioration de la race que l'on cherche; aussi en suis-je pas très partisan d'admettre dans un concours de chiens ratiers, les chiens de toutes races, tout au moins n'aurait-on pas dû faire concourir un fox avec un setter-gordon ou un épagneul (Quel crime de dresser un chien d'arrêt, à la chasse aux rats!). Pourquoi les organisateurs du concours de Paris n'ont-ils pas suivi le règlement du Fox-terrier club de Lyon, par exemple, qui admet bien les chiens autres que les fox, mais les fait concourir à part?

Voici comment ont lieu les épreuves: elles se disputent dans une sorte de petit cirque entouré de grillages élevés. Chaque chien est introduit successivement et doit casser les reins à un certain nombre de rats, en un certain nombre de secondes; celui qui opère dans le temps le plus court est le vainqueur. Les épreuves sont variées; tantôt les rats sont en liberté dans le cirque grillagé au moment où on introduit le chien, tantôt ils sont cachés sous des pots à fleurs que le chien doit renverser successivement, ou dans une boîte à cigares dont le couvercle est cloué, ou dans une botte de paille; puis il y a des épreuves avec excitation du maître ou sans excitation.

L'an prochain, je pense que l'*Auto-Vélo* organisera un nouveau concours; j'espère qu'il aura l'autorisation de le donner public et qu'il s'inspirera des règlements de fox terriers clubs existants, et qu'il nous donnera aussi un concours de puppies; j'ai vu un de ces concours dans lequel les chiens de six mois abattaient fort bien leurs quatre souris en 8 secondes.

Paul Mégnin.

L'aide ratier apportant les rats.

Comment on retire de la cage les concurrents et leur gibier.

# Le Racing-Club en Angleterre

*Un fait assez rare dans les annales des sports athlétiques pour mériter d'attirer l'attention de tous les sportsmen s'est produit l'autre semaine. Le Racing-Club de France avait envoyé une équipe pour disputer un match sur les épreuves classiques avec un des meilleurs clubs amateurs d'Angleterre, les South-London Harriers.*

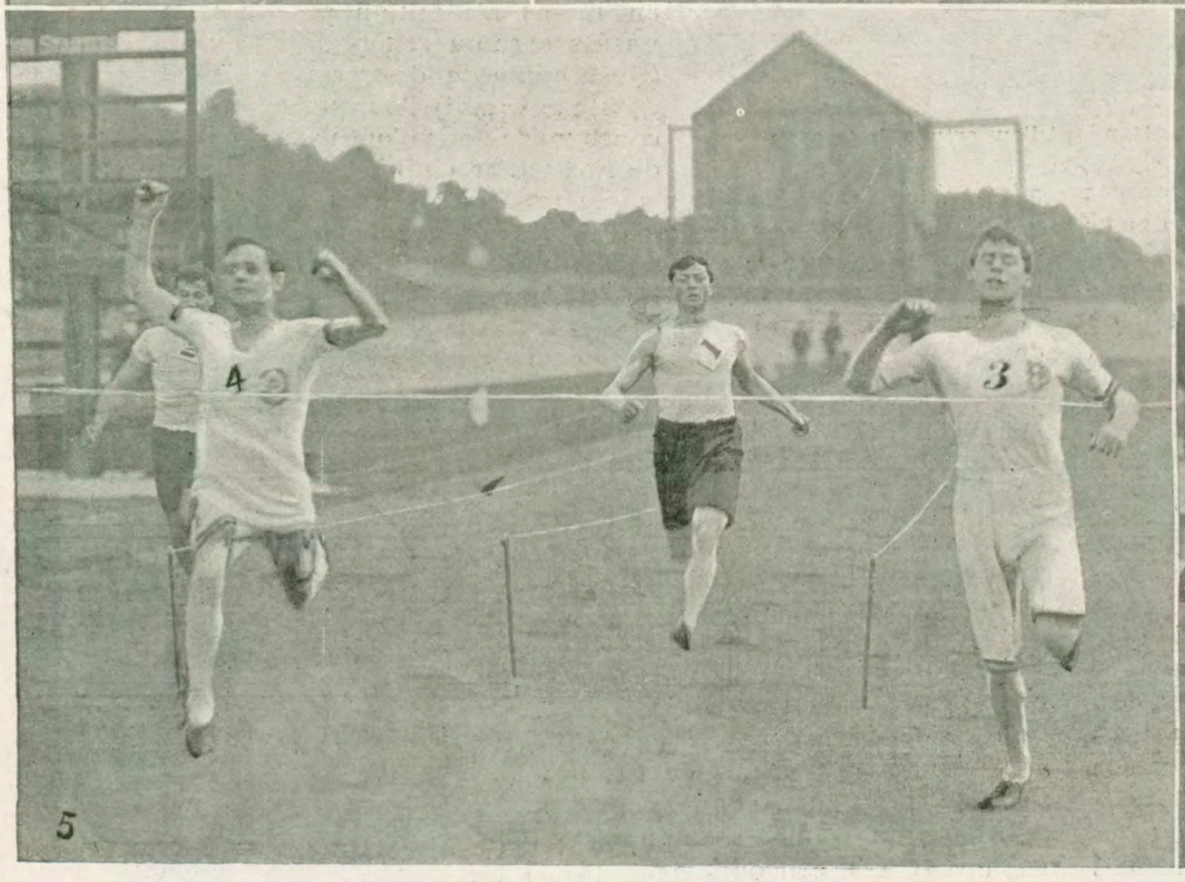
*Nos compatriotes ont été battus, mais de beaucoup moins loin qu'on pouvait le supposer et ils ont pris la première place dans deux épreuves. C'est une défaite plus qu'honorable.*

1

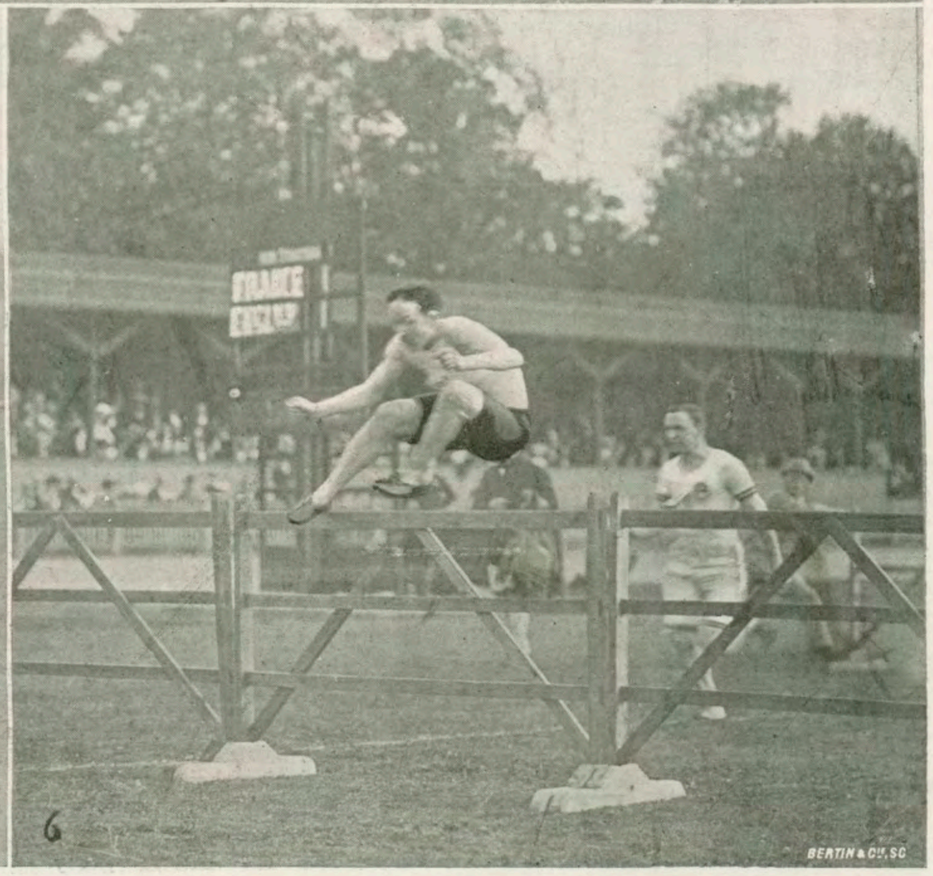
2

3

4



5



6

**1. Le départ pour l'épreuve du mille.** De gauche à droite, Shrubb (A.), Sturt (A.), Chastanié (F.), Deloge (F.). — **2. Arrivée du 804 mètres.** 1. Dodd (A.), 2. Lenglais (F.), 3. Densham (A.), 2 m. 14 s. /5. — **3. Deloge gagne le mille en 4 m. 50 s., à 5 yards devant Shrubb.** — **4. Comrie (A.) gagne les 100 yards en 10 s. 1/5.** — **5. Constantine (A.) gagne le quart de mille devant Comrie (A.), Magnanon (F.), et Chastanié (A.), en 54 s.** — **6. Lecuyer (F.) gagne le 120 yards haies en 4 m. 52 s.**

Il fut un temps, et pas très éloigné de nous, où la venue en France d'un team de coureurs à pied anglais coupait bras et jambes, jambes surtout, à nos champions les plus accrédités. Sprinters et stayers d'outre-Manche semblaient débarquer avec courses gagnées et toujours, hélas! l'événement donnait raison aux timides qui, par leur crainte même de la défaite laissaient la victoire leur échapper sans même apparence de lutte sérieuse.

Cette année, les dirigeants du sport pédestre au Racing-Club de France ont heureusement réagi contre des principes déplorables, en décidant très crânement d'accepter l'invitation d'une des plus importantes sociétés anglaises, les South-London Harriers, d'aller disputer un match de courses à pied à Londres, sur la piste du Crystal Palace, le 26 juillet dernier. Les performances des athlètes parisiens sont tout à leur louange et il est vraiment très réconfortant de leur voir prendre deux premières places sur les sept épreuves qu'ils avaient à courir.

Les vainqueurs furent Deloge et Lécuyer. Deloge, l'homme de France le plus qualifié sur la distance, venait de remporter pour la quatrième fois le championnat national de 1500 mètres. Il brûlait de prendre une revanche sur Shrubb qui l'avait battu en 1901 dans le championnat d'Angleterre, du mille; il y a réussi. Suivant le train mené plutôt lentement par son rival, foulée dans foulée, il est venu à sa hauteur à l'entrée de la ligne droite, entamant une lutte sévère qui tournait bientôt à son avantage. Il a gagné de 5 mètres.

Le vent et la grêle — il faisait ce jour-là un temps superbe à Paris! — ont fortement gêné le départ du 110 mètres haies qui se disputait ensuite. A la dernière haie, Lécuyer avait pris un léger avantage sur Gowring lorsque ce dernier tombait. De l'avis des plus accrédités notre représentant était assuré de la course au moment de l'accident.

Ce fut tout. Mais si les Anglais ont fort applaudi à leur mérite ces deux victoires impressionnantes, ils ont apprécié comme il convenait les courses excellentes de la plupart de nos représentants. Si Gondoin n'a pas donné ce qu'on espérait de lui dans le 100 yards, Langlais n'a succombé que de bien peu dans le 804 mètres. Shrubb s'est consolé de sa défaite par Deloge en battant dans les trois milles l'élégant de Fleurac qui l'a menacé comme aucun coureur n'aurait pu le faire, de l'avis même du vainqueur. Filliatre, lui aussi, a fait bonne figure contre Sturt dans le 1000 yards steeple. Mais quel déplorable tacticien! Enfin, dans l'arrivée « en paquet » du 402 mètres, un coureur bordelais qui complétait l'équipe — des raisons familiales l'obligeaient à garder l'anonyme — a fait, lui aussi, impression sur un public plutôt expert en venant prendre sur le poteau, dans un rush foudroyant, la deuxième place à un yard du fameux Constantine.

Au résumé, handicapé par le voyage, une vraie tempête, le terrain lourd et des lignes droites de moitié plus courtes que celles de la Croix-Catelan, le Racing-Club de France est rentré avec les honneurs de la guerre et on ne saurait trop féliciter le club doyen de la façon brillante dont il vient de couronner ses deux belles campagnes athlétiques du printemps et de l'été.

Il faut espérer que cette rencontre ne restera pas isolée. Rien n'est plus de nature que ces déplacements à encourager nos athlètes et à les perfectionner, et en même temps à leur donner cette confiance en soi, sans laquelle il n'y a pas de victoire possible. C'est à force de se faire battre, qu'on apprend à battre les autres. Nos équipes de football en savent bien, elles aussi, quelque chose.

F. Fos.

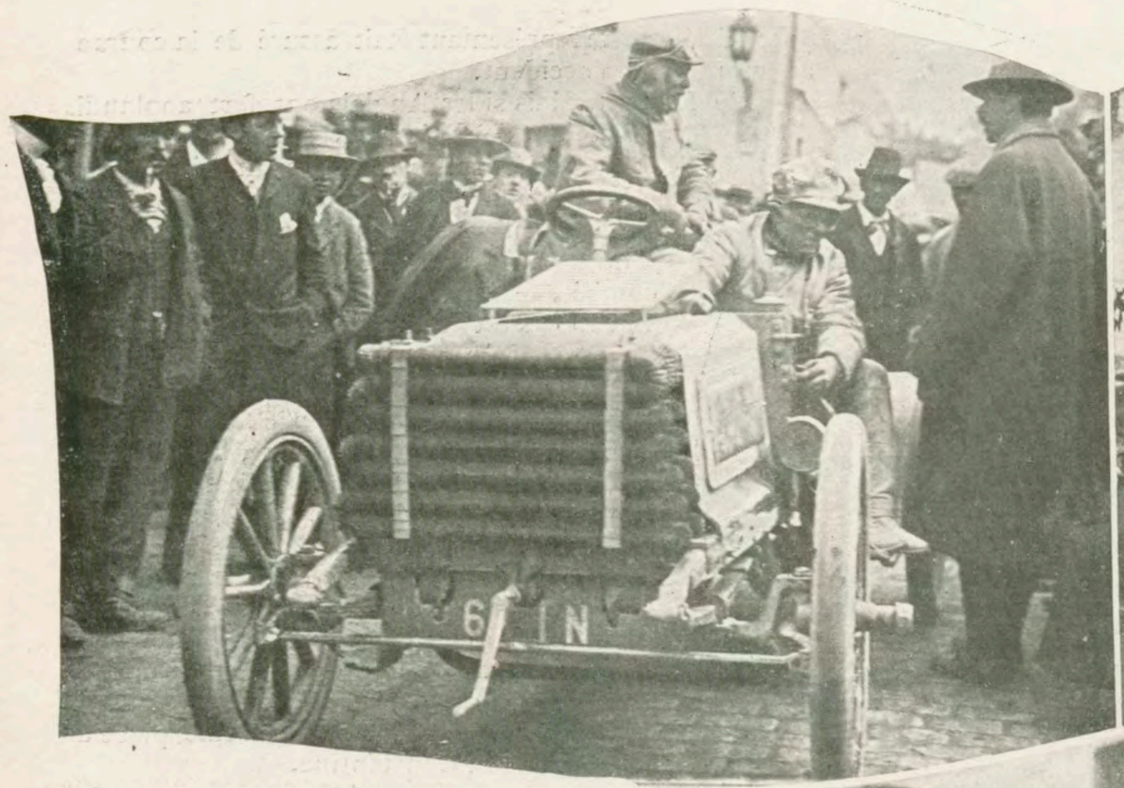
1

2

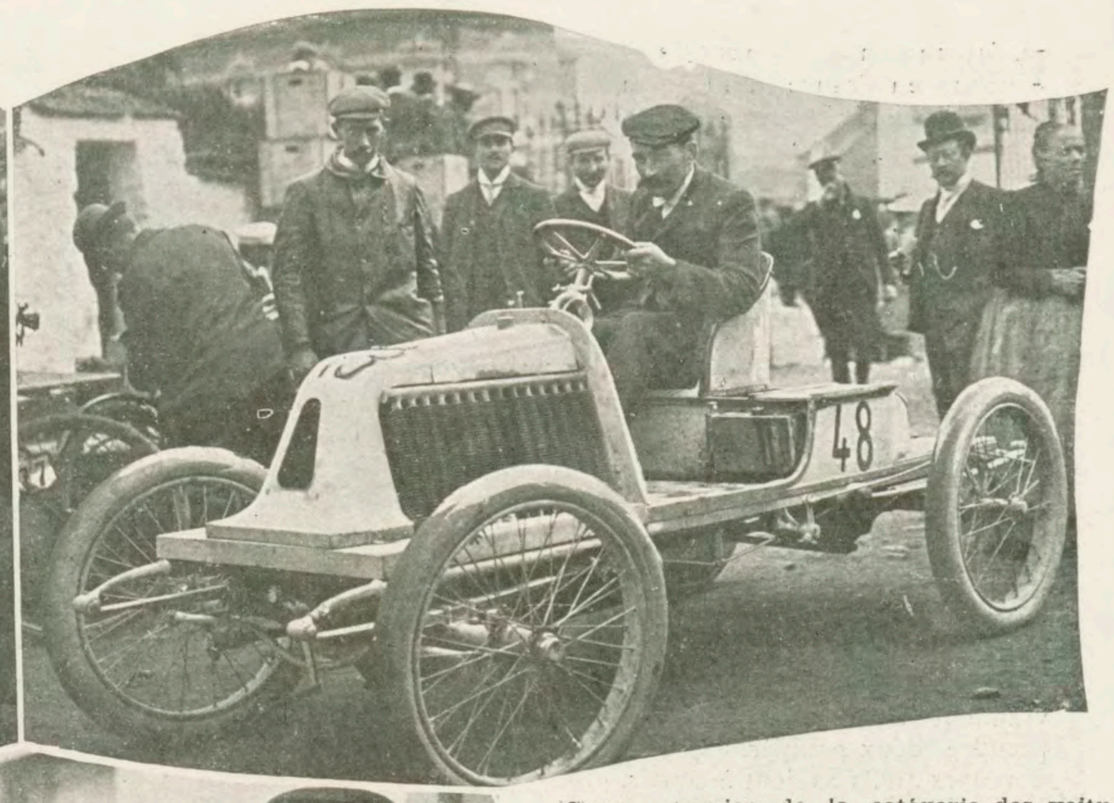
3

4

**1. Shrubb (A.) gagne les 3 milles de 4 yards sur de Fleurac (F.). — 2. Le départ des 100 yards.** Comrie (A.), Constantine (A.) Gondouin (F.), Magnanon (F,). **— 3. Pendant la course. — 4. Le deuxième tour des 1 000 yards steeple. Densham (A ) mène, suivi de Soalhat (F.).**




Loraine-Barrow sur une voiture de *Dietrich* munie de pneumatiques *Michelin*.




Corre, premier de la catégorie des voitrettes, en 3 h. 34 m. 39 s. sur sa voiturette Corre, munie de pneumatiques *Michelin*.

# Le Circuit des Ardennes

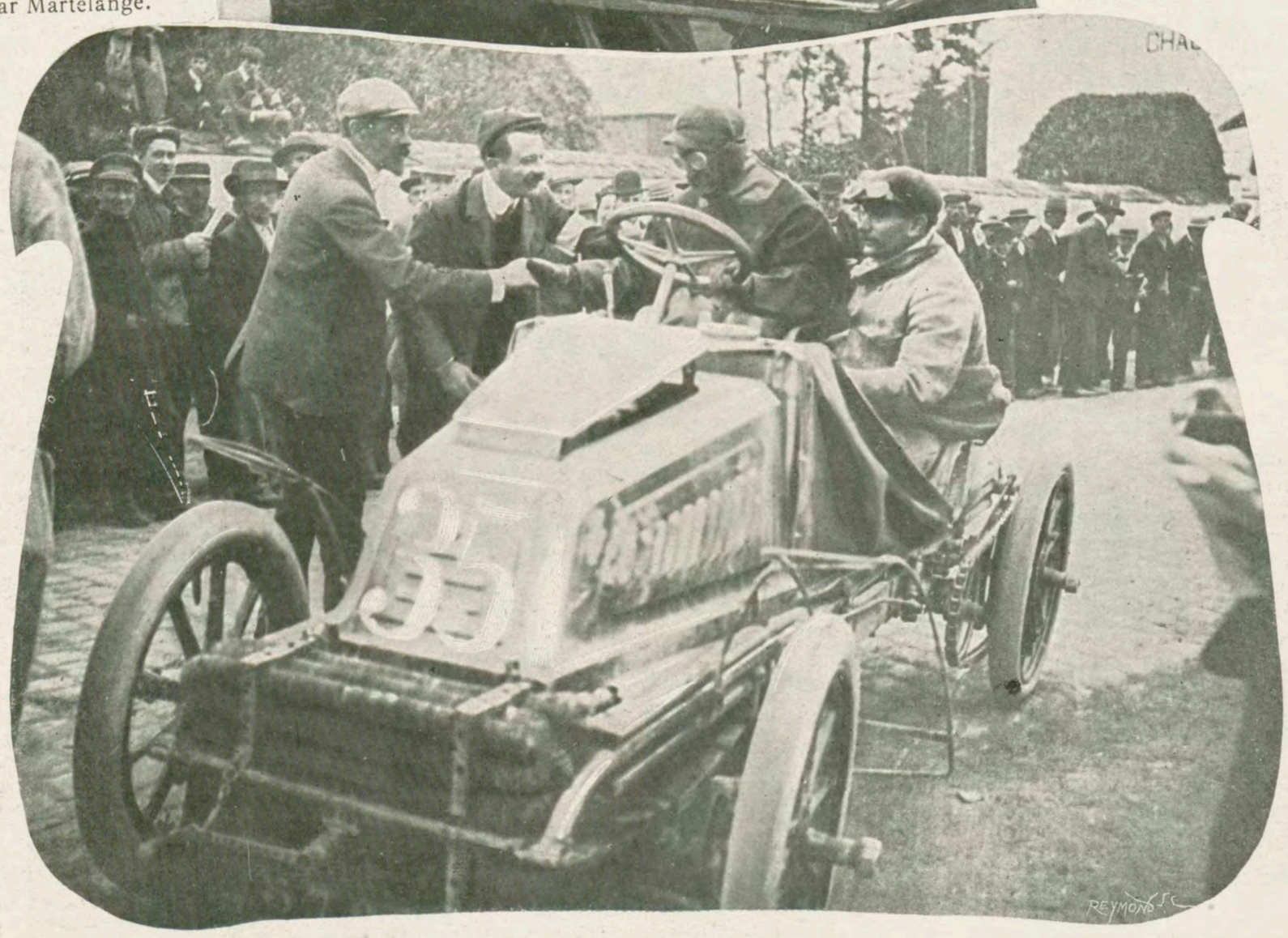
***Une première de l'autodrome rationnel. — Vitesses fantastiques et temps réels. — En suivant la course. — 512 kilomètres sans arrêt. — Un gros succès.***

Le Circuit des Ardennes s'est disputé jeudi dernier sur le losange des routes qui va de Bastogne à Habay-la-Neuve par Longlier et revient d'Habay-la-Neuve à Bastogne par Martelange.

*La Vie au Grand Air* a donné la première, ces jours derniers, des vues de cette splendide route du Luxembourg belge et il est donc inutile d'y revenir. Le succès que nous avions prédit s'est affirmé et le Circuit des Ardennes a été cette année le Paris-Bordeaux qu'un reste — léger d'ailleurs — d'hostilité contre les courses nous a empêché de courir en France.

L'épreuve, grâce au choix intelligent de la route, droite et large à souhait, a été complètement réussie. Le passage successif des concurrents devant nos yeux en a certainement fait la course la plus intéressante à suivre. Supposez que dans Paris-Bordeaux vous puissiez vous poster une heure durant tous les 80 kilomètres et vous reporter 80 kilomètres plus loin avec la rapidité de l'éclair, et vous aurez une idée du spectacle que nous eûmes à Bastogne.

Le vainqueur après la bataille.

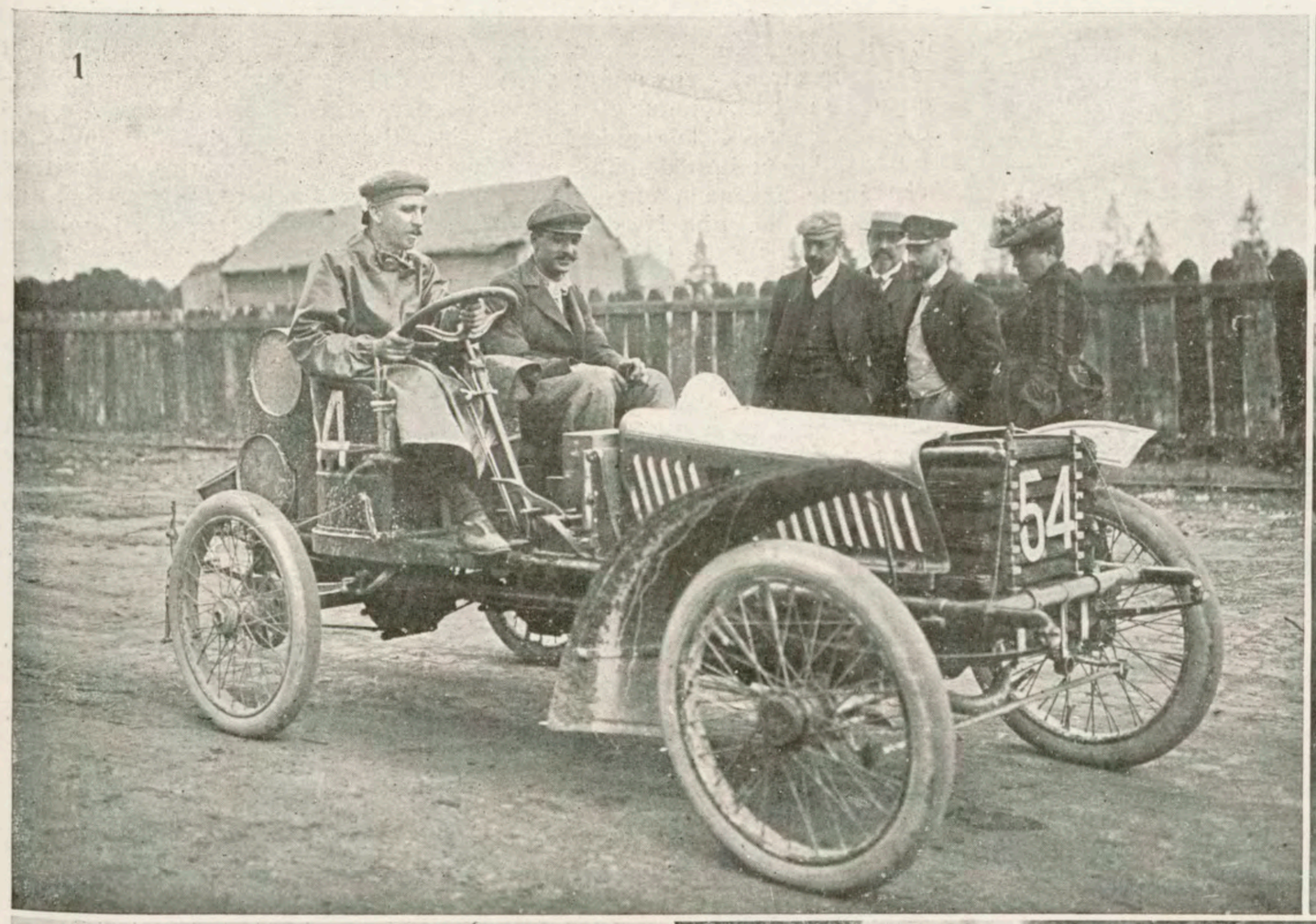


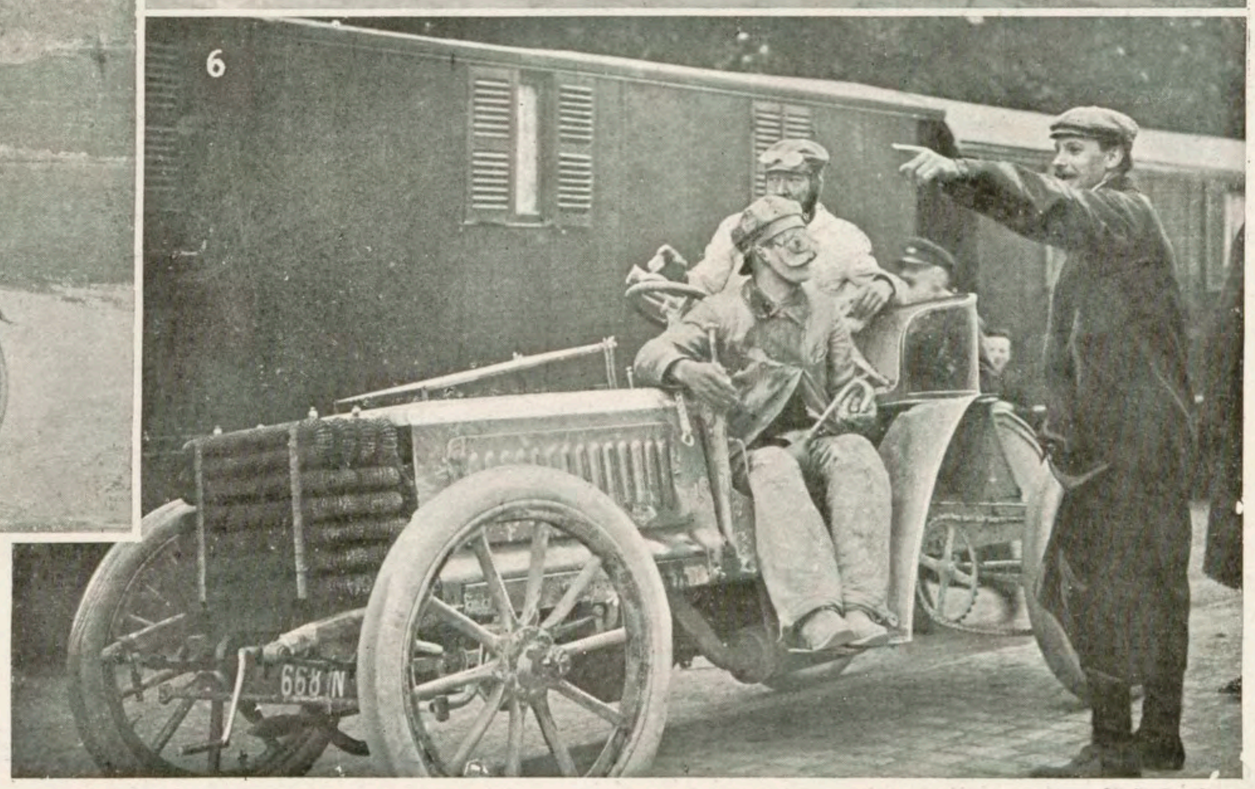

Rigolly, premier de la catégorie des voitures légères et premier du classement à l'alcool, en 6 h. 42 m. 16 s. 4/5, sur sa voiture *Gobron-Brillié* munie de pneumatiques *Continental*.

Je dois avouer que pour ma part j'ai suivi toutes les courses d'automobiles et c'est la première que je *vois* et que je vois sans effort.

D'abord les départs. La route immense et droite, de Bastogne à Longlier, les 29 kilomètres où l'on file de plateaux en plateaux sans jamais quitter des yeux un horizon qui fuit sans cesse, tous les monstres grondant le long de la petite chapelle qui borde la route et, malgré l'heure matinale (il est cinq heures à peine), 5 000 personnes, tout Bastogne et tous les chauffeurs de Paris et de Bruxelles, même de Londres et de Vienne, alignés le long de la route. Et successivement dans un grondement bref, avec le rythme heurté des moteurs et les coups sourds des vitesses qu'on change, tous ces monstres plongeant littéralement au bas de la petite descente et les voilà déjà qui fuient de minute en minute dans un léger nuage qui flotte derrière eux.

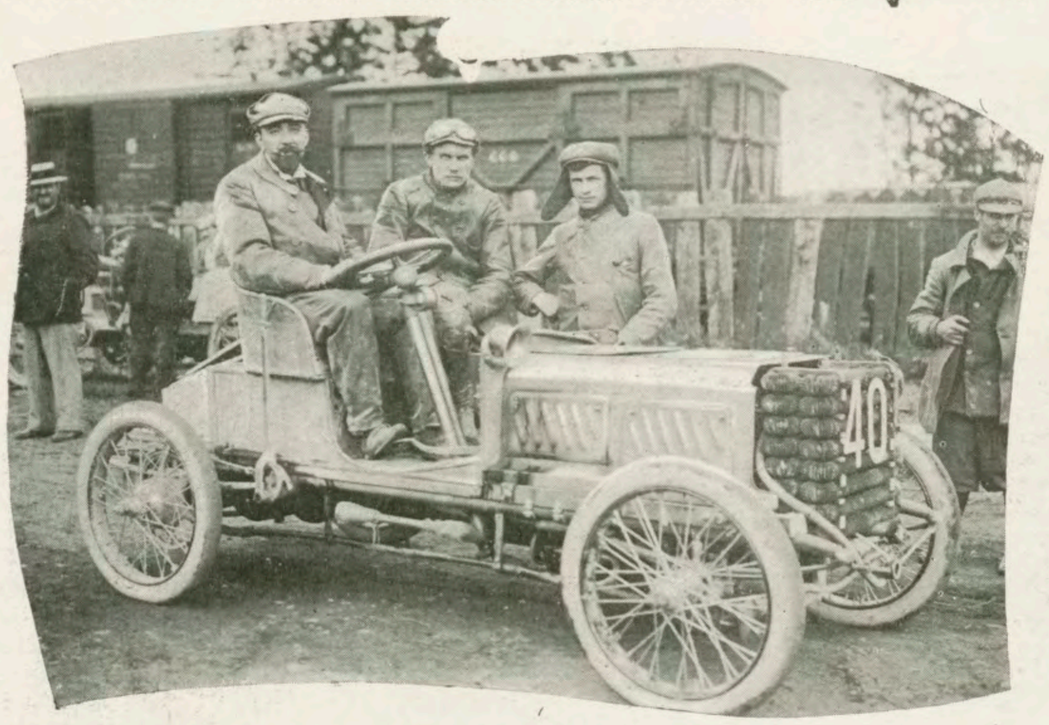
Voici d'abord le n° 1, Pierre de Crawhez, l'organisateur de la course sur sa longue et souple Panhard bleu sombre, et à côté de lui Aristide le fidèle mécanicien de René de Knyff, grave et sérieux. Il y a d'ailleurs rivalité entre les deux mécaniciens, Aristide et Adolphe les deux frères, mécaniciens des deux frères de Crawhez, le baron Pierre et le baron Jean. Voici les Mors de Gabriel et d'Angières et tout à la






AU CIRCUIT DES ARDENNES

1. De la Touloubre, sur sa voiture légère *Decauville* munie de pneumatiques *Michelin*. — 2. Osmont, premier de a catégorie des motocycles en 5 h. 51 m. 43 s. 1/5, sur son motocycle de *Dion-Bouton*, muni de pneumatiques *Michelin*. — 3. Malgré les promesses des organisateurs, la poussière a fort incommodé les coureurs. Heureusement, il se trouvait de temps en temps quelque gracieuse Hébé pour les désaltérer. — 4. Collins sur sa voiture légère *Darracq* munie de pneumatiques *Michelin*. — 5. Derny, premier de la catégorie des motocyclettes, sur son autocyclette *Clément*, munie de pneumatiques *Dunlop* en 3 h. 9 m. 43 s. — 6. Stead, sur sa voiture *De Dietrich*, munie de pneumatiques *Michelin*.



**Barbaroux, sur sa voiture légère *Clément*, munie de pneumatiques *Dunlop*.**

fin la Mors bleu sombre de Vanderbilt que la foule regarde avec curiosité et la Panhard du vainqueur, l'anglais Jarrott, qui a la tête couverte d'une extraordinaire casquette de cricketer. Jarrott nous explique qu'il a longtemps été battu au cricket, mais que depuis qu'il a retrouvé cette casquette fétiche la veine lui est revenue et il va tenter de la faire venir aussi pour l'automobile.

Et voici également la cavalerie légère, les Gobron-Brillié avec Rigolly le vainqueur de cette catégorie, encapuchonné et casqué d'étoffe comme un chevalier partant pour la Croisade, et les Darracq qui partent favorites et dont les cylindres ont un rythme clapotant le long du sol sur lequel elles glissent, longues et minces.

Voici les Clément simples et silencieuses et la Mercédès de Zborowsky, lègère et alerte, sur laquelle se dessine en lignes nettes le profil haut in et la physionomie énergique du conducteur, et l'on me conte une histoire sur le comte Zborowsky. Un jour à Londres, dans un club, au moment des plus fous paris et des plus excentriques gageures, quelques jeunes gens eurent la folle et téméraire idée de courir un steeple-chase de nuit; c'était à faire frémir. Et l'on choisit à dessein une piste inconnue et la nuit la plus noire. La course à la mort. Et ce fut Zborowsky qui gagna l'épreuve. Pour lui, c'est évident, du 90 à l'heure en plein jour n'est plus qu'un jeu d'enfant.

Et les voilà tous partis, nuée d'oiseaux lâchés par les champs et qui s'en vont d'un vol inégal dans cette ronde inouïe et sauvage et qui sans repos et sans arrêt vont faire leurs 512 kilomètres, la distance de Paris à Lyon, en moins de six heures. Ici tout arrêt est compté et si l'on prend de l'essence et de l'huile, si l'on s'arrête et si l'on ralentit pour boire, tout est compté.

Le chronomètre marche inexorable et sans arrêt, l'aiguille fatidique qui inscrit le temps ne connaît ni repos ni défaillance, et pourtant le train met sept heures trente-deux minutes pour aller de Paris à Lyon et Jarrott le vainqueur ne mettra, lui, que cinq heures cinquante-trois. Il battra le train de près de deux heures et le rapide du P.-L.-M. s'il avait couru dans la course, en outre qu'il eût été disqualifié pour avoir changé de locomotive, n'aurait été classé que dixième et aurait été battu par deux Panhard, trois Mors, une Gobron-Brillié, une Mercédès, une C. G. V. et une Darracq. La simple petite voiturette de Corre n'est pas plus battue par lui qu'il n'est battu par Jarrott, et c'est pourtant là ce qu'on appelle pompeusement la malle des Indes.

Il est dommage du reste que le vainqueur n'ait pas été Pierre de Crawhez, victime d'un accrochage au troisième tour, alors qu'il avait déjà un quart d'heure d'avance sur tout le lot et qu'il avait couvert 100 kilomètres en une heure deux minutes. Ne croyez pas d'ailleurs qu'il ralentit ensuite. Il avait couru le premier tour en 54 minutes, et le second aussi. Il couvrait le troisième tour, d'Habay-la-Neuve à Habay-la-Neuve en 51 minutes, ce qui représente exactement un peu plus de 100 à l'heure de moyenne sur 85 kilomètres.

**Tart sur sa voiture légère *Clément*, munie de pneumatiques *Michelin*.**

Le Nord-Express, qu'on appelle communément le roi des rapides européens, va de Paris à Saint-Quentin, soit 154 kilomètres sans arrêt en 109 minutes, et en 108 minutes, une fois en 105 minutes, Pierre de Crawhez sur route, avec des virages et des villages à traverser, avait fait 170 kilomètres, faisant en un temps moindre 16 kilomètres de plus que le Nord-Express!!

De telles comparaisons se suffisent à elles-mêmes et il n'est pas besoin d'autre exemple pour faire comprendre ce que fut cette course infernale.

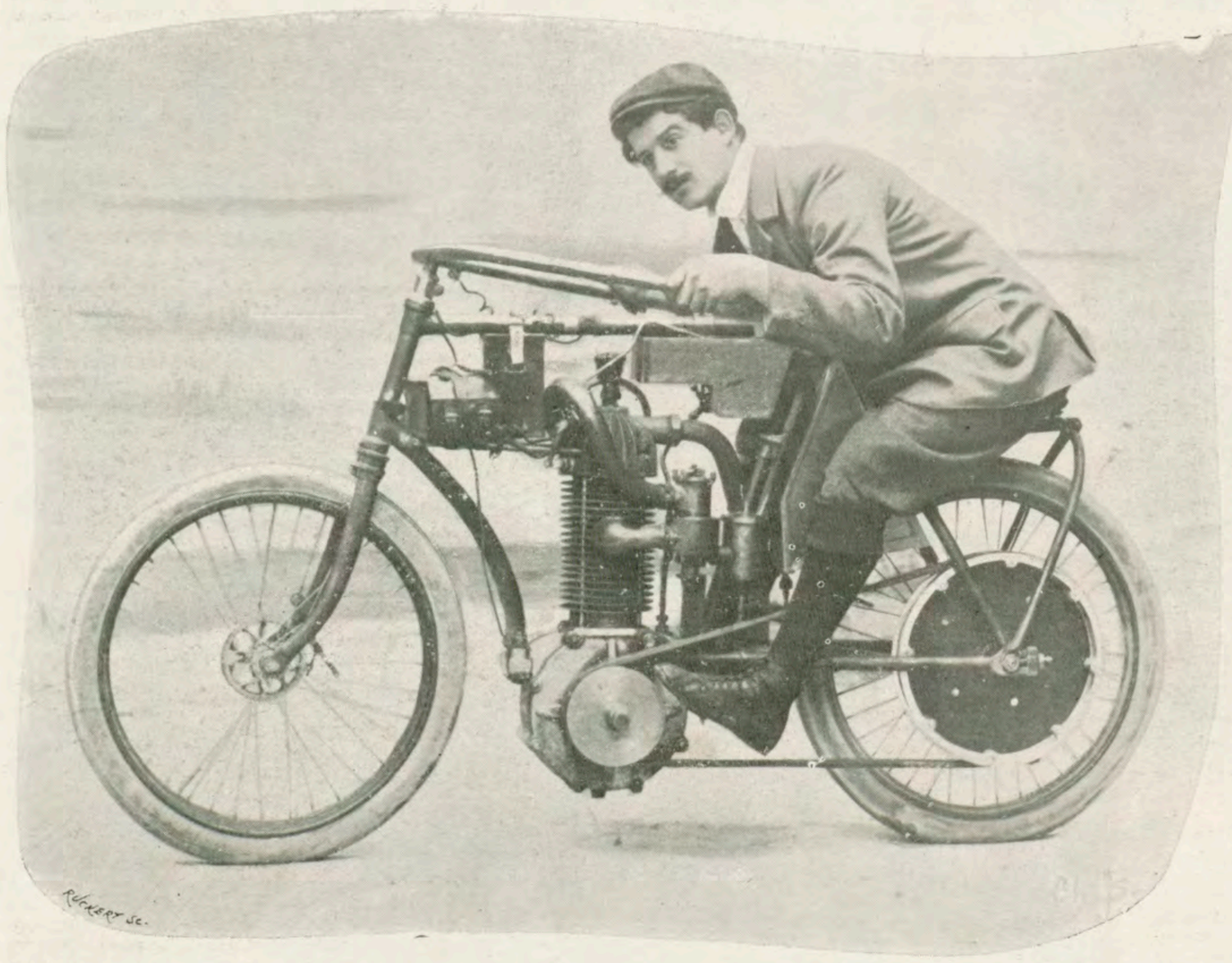
D'autres allaient certainement moins vite, et ce n'est pas ici un crime, mais nous n'en devons pas moins les en féliciter sur la régularité et leurs progrès incontestés.

A côté des Panhard et des Gobron victorieux, citons les Clément, les Decauville, les Dietrich dont les 24 chevaux ont lutté sans désavantage contre des 60 et des 70 chevaux, qui ont vu tous leurs véhicules finir avec une splendide régularité.

Cette fois l'épreuve est concluante, c'est sur de la route véritable qu'elle a été faite, ce qui en consacre la valeur tout entière.

Et la première de l'autodrome a été un succès, par ce que cette fois l'autodrome fut la négation de la piste et la consécration de la route.

GEORGES PRADE.



(Cliché Barenne.)
**Rigal sur sa motocyclette à moteur *Buchet*, avec laquelle il est sorti vainqueur de toutes les courses auxquelles il a pris part.**

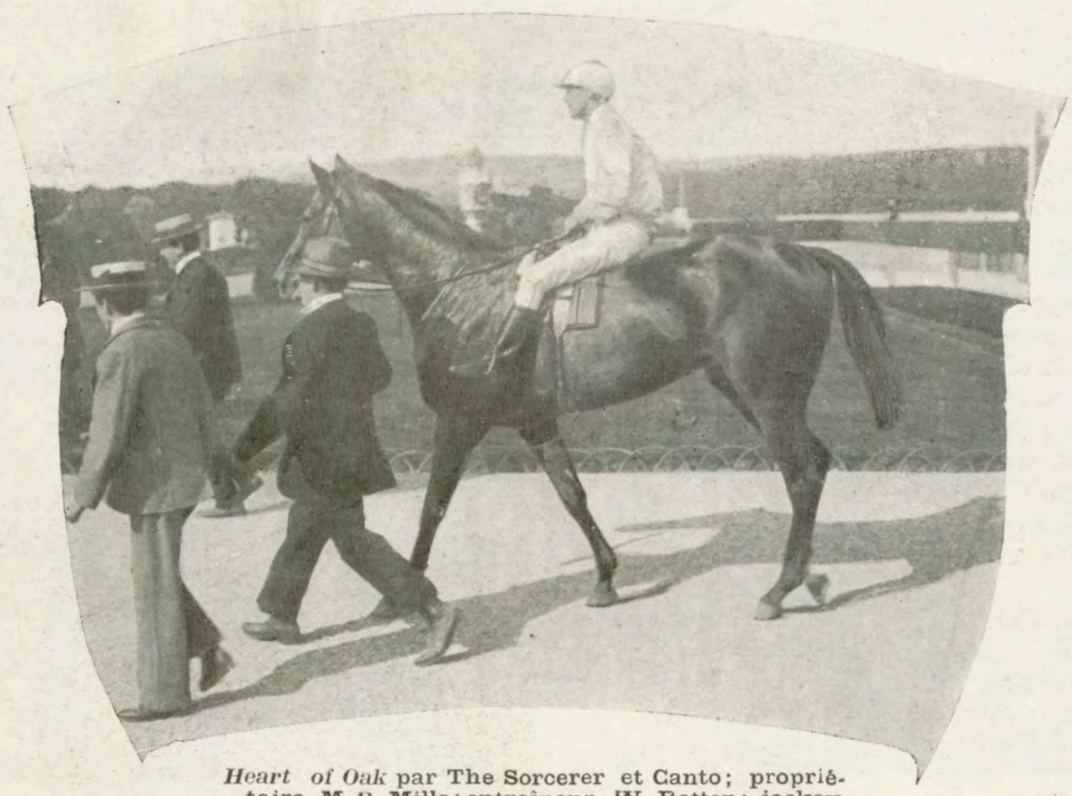
## De Saint-Cloud à Vichy par Maisons-Laffitte

Un départ au starting-gate (Système Watson) à Maisons-Laffitte. (2 août.)

*Parfois Messieurs les critiques dramatiques, vouent à tous les diables les directeurs de théâtres qui donnent deux ou trois premières le même soir ; mais encore peuvent-ils faire une « tournée » et voir un acte ici, un acte là. Nous autres, chroniqueurs sportifs, nous sommes certes plus à plaindre ; car, malgré toute notre bonne volonté, il nous est impossible, certains jours de la saison, de voir une épreuve ici, une épreuve là pour en rendre compte à nos lecteurs : ainsi dimanche à Caen, se courait le Prix du Premier Pas, le Grand Prix de Vichy, à Vichy naturellement, la Grande Course de haies à Ostende, sans compter un certain nombre de réunions en province. De plus, samedi, nous avions eu l'Omnium et les Prix d'Essai des Deux ans à Maisons-Laffitte, et vendredi les premières Poules de Deux ans à Saint-Cloud. De Saint-Cloud à Vichy, on ne va pas aussi facilement que du Vaudeville à l'Odéon : j'ai fait néanmoins ce petit voyage en passant par Maisons-Laffitte. Un de nos collaborateurs photographes est allé s'installer sur la côte normande, j'irai le retrouver cette semaine et joindrai son compte rendu du Prix du Premier Pas et du Saint-Léger aux journées suivantes.*

◓ ◓ ◓

**Gare Saint-Lazare.** — *Vendredi.* Le train spécial qui nous conduit à la « Halte du champ de Courses » est bondé de sportsmen, qui ont « lâché » Deauville, Vichy ou Aix-les-Bains pour les deux premières journées des deux ans. Je me demande encore pourquoi la Sportive d'Encouragement ou la Société de Demi-Sang n'ont pas fixé au 15 juillet ces deux réunions perdues dans le programme du mois au milieu des réunions de province : — Enfin, ne récriminons point ! Les pistes de la Fouilleuse paraissent en excellent état ; cependant, au dire des jockeys, elles sont poussiéreuses en diable. Les deux Poules des Poulains et des Poulières ont présenté un bon intérêt. Nous n'avons pas dû, certainement, voir des premiers sujets ; mais nous avons vu quelques poulains qui galopent.

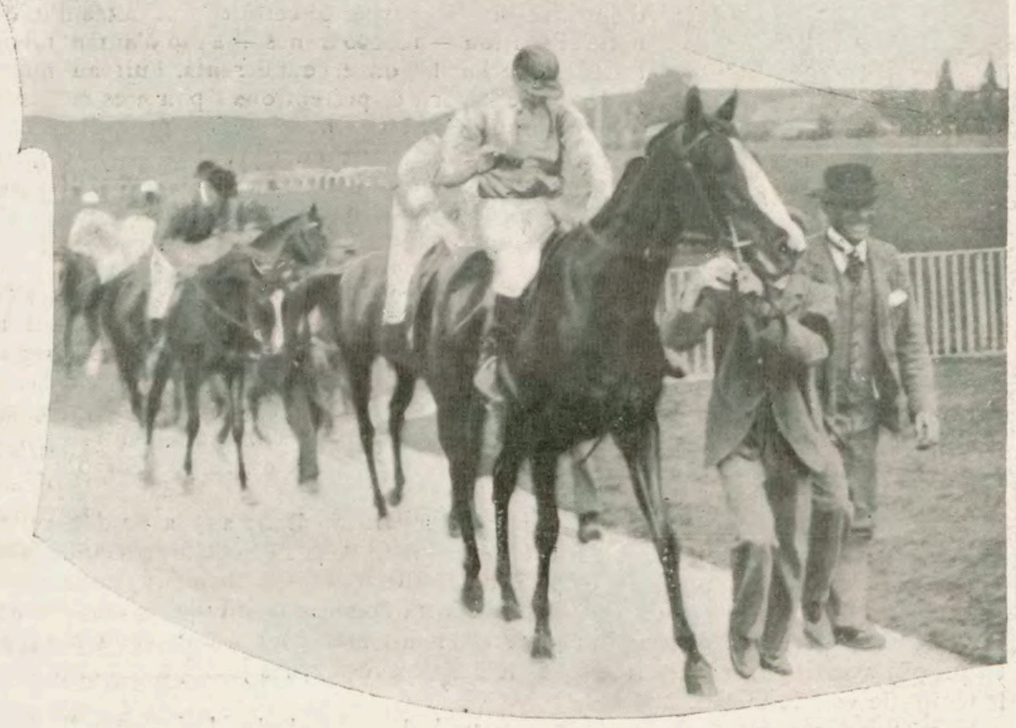


*Heart of Oak* par The Sorcerer et Canto ; propriétaire, M. B. Mills ; entraîneur, W. Rotten ; jockey Mac Ginn, gagnant le Prix d'Essai des Poulains devant Etna et Rigollin. (Maisons-Laffitte, 2 août.)

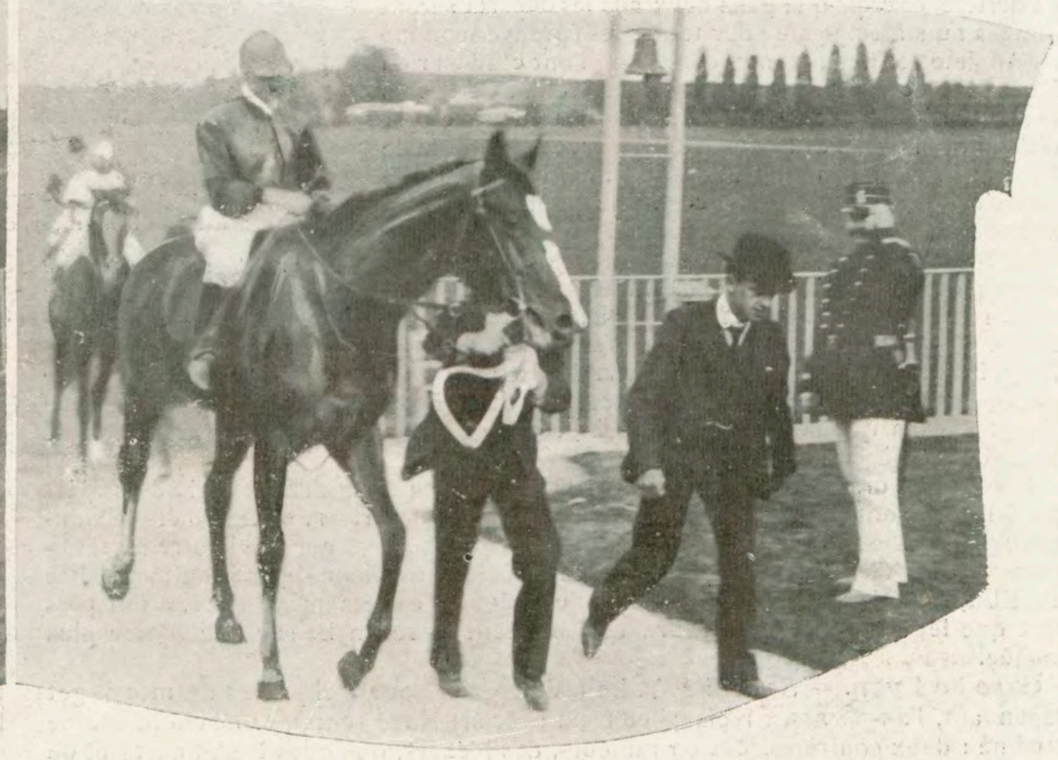
Les départs donnés par l'ancien système — on dénomme ainsi déjà le starter et son drapeau, bien que le starting-gate ne doive être officiellement inauguré que demain à Maisons — les départs ont été en général satisfaisants, gloire à Figès !

Les deux vainqueurs, Gazette et Caïus, ont certainement couru au-dessous de leur forme, et comme l'un et l'autre ont gagné facilement, on peut être assuré tout à la fois qu'ils sont bons — et aussi que leurs adversaires n'ont pas beaucoup de valeur. Milton Henry, qui montait la pouliche Gazette, a battu de justesse Eunice ; celle-ci avait été confiée à W. Pratt, qui n'est pas un spécialiste des courtes distances.

Caïus, un fort joli Révérend, élevé aux Jardies, passe pour être un des moins bien essayés parmi les poulains de tête de M. Edmond Blanc — dont la production cette année est fort supérieure à celles des années précédentes. Parmi ses suivants immédiats, ont été également très remarqués Quos Ego et Neuvy, deux produits de Handsome, un élève de Lormoy. Notons dans le lot des pouliches, Cornaline, une charmante fille de Palmiste et de Cornemuse, retournant beaucoup au sang de Perplexe, et La Ronde, la Clairon, nés chez le comte Danger, et



La rentrée de la Première Poule des Pouliches En tête, *Gazette*, par Galeazzo et Lucy Hampton ; propriétaire, le baron de Rothschild ; entraîneur, J.-C Watson ; jockey, Milton Henry, arrivé première devant Eunice et Cornaline. (Saint-Cloud, 1er août.)



*Caïus* par Révérend et Choice ; propriétaire, M. Ed. Blanc ; entraîneur, Denmon ; jockey, G. Stern, vainqueur de la Poule des Poulains, devant Neuvy et Quos Ego (Saint-Cloud, 1er août.)

propre sœur de Kleptomane. Quittons Saint-Cloud pour Maisons-Laffitte.

**Gare Saint-Lazare**. — *Samedi*. On ne parle que du starting-gate qui a ses partisans et ses détracteurs (nous avons décrit le système dernièrement). C'est une primeur de plus que la Société sportive offre aux sportsmen. Rappelons que l'unique expérience des départs mécaniques a été faite à Maisons-Laffitte, il y a environ sept ou huit ans.

Eh bien, mais il a parfaitement fonctionné le starting-gate, à part un léger accident qui s'est produit à la troisième course: un poulain, Flexible, se trouvait tout à fait contre la bande de toile servant de barrage et qui en s'élevant automatiquement donne le signal du départ; la bande a été arrêtée par le cou du poulain de M. Henri Letellier, et ne s'est relevée que d'un seul côté, d'où faux départ auquel cinq des concurrents ont pris part, lesquels ont poussé jusqu'à un poteau; deux des concurrents n'ont point recouru, mais leurs mises ont été remboursées. Le retour d'une pareille aventure est facile à éviter : les jockeys n'ont qu'à maintenir leurs chevaux à 1 mètre en arrière de la bande, ils ne courront ainsi aucun risque de l'accrocher.

Encore mieux que la veille à Saint-Cloud — toutes les épreuves de la journée étant réservées aux Deux ans — on a pu constater que les jeunes espoirs étaient très suffisamment familiarisés avec ce mode de départ; à part le léger incident que je viens de signaler, ils sont bien partis et sans qu'une longue attente les ait énervés, ainsi qu'il est arrivé souvent avec le drapeau du starter quand les jockeys cherchant à voler le départ le retardaient indéfiniment. Deux systèmes ont fonctionné; sur le départ des 1 000 et 1 100 mètres le système Watson, sur le départ des 900 mètres le système Cornuaud — M. Cornuaud est l'architecte de la Société d'Encouragement. — A mon avis le meilleur est le starting gate Watson; celui de M. Cornuaud, d'un maniement aussi facile, fait un peu de bruit et le cordeau d'arrêt ne retourne pas assez en arrière. Je crois que dans deux ans les départs seront donnés au starting-gate pour toutes les épreuves comme en Angleterre. Ces seconds débuts ne l'ont cédé en rien à ceux auxquels nous avions assisté la veille. Cette fois le succès a été pour l'écurie Caillault qui a enlevé le prix d'Essai des Pouliches avec la Robertsau, et l'Omnium de Deux ans avec Perm. La Robertsau a montré une grande supériorité sur ses rivales; c'est une pouliche de Galleazzo et Rose of d'York tout ce qu'il y a de plus *racing like*; son action est d'une rare souplesse, je ne serais pas étonné de la voir marcher sur les traces de sa glorieuse demi-sœur Roxelane. Quant à la gagnante de l'Omnium, Perm, c'est une fort belle fille de War Dance, ressemblant beaucoup à son père, irréprochable dans ses lignes et qui, n'étant pas encore prête, progressera beaucoup sans aucun doute. Ses deux suivantes, Constanzia et Mlle de Déols qui la serraient de près, sont également d'un fort joli modèle et ne tarderont pas à gagner leur course.

Les rivales ont fini en tête de chevaux battus; du reste dans les prix d'Essai les poulains se sont montrés moins vites que les pouliches. Heart of Oak a été le vainqueur des mâles, c'est un petit fils d'Ormonde qui a prouvé par sa victoire que l'importation de The Sorcerer a été très judicieuse, le meilleur du lot me paraît être Tigellin, un Saint-Damien qui a fourni une course extrêmement dure, a fait plus fort que le vainqueur et prendra certainement sa revanche sur une course plus longue.

**Gare de Lyon**. — *Samedi soir*. Le train spécial pour Vichy. Peu de monde; et cependant, l'a-t-on assez réclamé ce train spécial! Nous sommes une cinquantaine à peine : deux confrères, des entraîneurs, des jockeys, quelques bookmakers et de rares habitués des champs de courses; les autres voyageurs sont des amateurs de villégiatures qui profiteront de la réduction accordée par le P. L. M. Voyage point désagréable du tout avec G. Milton, W. Webb, Georges Bartholomew, Milton Henry, A. Childs, Spears. Point de propriétaires, il est vrai que nous retrouverons ceux-ci. M. de Saint-Alary, le comte de Fels, le comte Le Gonidec, le comte de Pourtalès, le vicomte d'Harcourt, le prince d'Arenberg, le duc de Brissac, J. Lieux sur l'Hippodrome; ils ont profité des courses de Vichy pour venir faire une demi-saison. De quoi parler, sinon du starting-gate? Les entraîneurs paraissent enchantés, les jockeys ne sont que satisfaits. G. Milton me déclare que pour lui, bien qu'il n'ait pas eu le temps d'examiner à fond la « machine » il souhaite l'adoption prompte et rapide du « starting-gate » sur tous les hippodromes; « avec cet appareil, ajoute-t-il, les chevaux ne s'énervent pas par une attente souvent trop longue. Que de courses ont été perdues par le retard à donner le départ! »

**Vichy**. — *Dimanche*. Déjà à cette heure matinale — sept heures — beaucoup de monde dans les jardins du Casino, la saison bat son plein. On ne rencontre que des baigneurs avec en mains le *Jockey*, l'*Auteuil-Longchamp* ou le *Lyon-Sport*. C'est qu'un prix de 100 000 francs n'est pas chose commune à Paris et c'est un événement plus rare encore en province.

Sur l'Hippodrome, 1 heure, il y a déjà foule, le Tout Vichy garnit les tribunes, la route pour atteindre le champ de courses a été considérablement diminuée par la passerelle que la Société des courses a fait construire sur l'Allier, passerelle qui sera vite remboursée à cette excellente Société de Vichy, car elle n'est nullement gratuite : 0,75 centimes aller et retour! Il ne faudrait pas qu'en France, il y eût beaucoup de ponts de péage à 0 fr. 75 centimes; les bateliers-passeurs, verraient luire pour eux une aurore nouvelle. Tout l'état-major de la Société est là, le marquis de Barbentane, l'aimable président, qui se donne un mal inouï pour être agréable à tout le monde, le prince d'Arenberg, le duc de Brissac, le baron de Neuflize M. Boitelle, juge à l'arrivée et grand manager du champ de courses. M. F. Dubois le secrétaire, le comte Renardeau d'Arc, commissaire militaire, M. Hornez, le directeur des Haras qui a lâché Caen pour Vichy. A deux heures c'était la foule, on se serait cru à Longchamp un jour de grande première. Le guichets du mutuel sont assiégés, et comme les employés sont d'une habileté douteuse, il y a plus d'encombrement que pendant la grande semaine parisienne.

A part le Grand Prix de Vichy, il n'y avait point d'épreuve bien importante; cette course dotée d'une si belle allocation — 100 000 francs — a été d'autant mieux réussie, que sur les onze concurrents, huit au moins pouvaient exciper des prétentions à peu près égales.

Malheureusement un incident s'est produit à l'arrivée : Knicknack, qui était en tête, paraissait gagner, lorsqu'il a passé en dedans d'un poteau, exactement à la même place où un incident s'était produit l'année dernière. Au moment où Knicknack sortait de la piste, Red Cedar, venu comme une balle, traversait le peloton, pour gagner facilement. Une lutte acharnée s'est engagée pour les places. Arkinglass, retrouvant sa forme passée, a battu Olivarez et Fer, Aoste était cinquième, précédant Montgaillard, qui avait fait le jeu. Red Cedar, avait fourni déjà quelques fort belles performances et s'était adjugé, entre autres, le Grand Prix de la ville de Lyon; il affectionne, on le voit, les succès provinciaux. G. Milton, qui comptait bien remporter cette épreuve avec le cheval de M. de Saint-Alary, était navré de la dérobade de Kincknack.

Avant le Grand Prix nous avons eu une épreuve de Deux ans avec départ au starting-gate, et pour éviter l'incident de Maisons-Laffitte, la Société des courses de Vichy avait eu l'excellente idée de régler ainsi le fonctionnement du drapeau qui confirme le départ : le starter est placé à 300 mètres en avant de la machine et, lorsque le départ doit être annulé, le starter fait manœuvrer une sonnerie électrique qui avertit l'aide starter de lever le drapeau rouge; les jockeys ont ainsi tout le temps de voir le signal.

Au retour des courses on se serait cru sur le boulevard des Italiens; une nuée de camelots vendaient, avec un de nos grands quotidiens parisiens du matin, le « résultat des courses » de la journée et même du Prix du Premier Pas, en édition spéciale!

Rentrée rapide à Paris, le temps de jeter ces lignes sur le papier, de développer nos clichés.

Et en route pour Caen et le meeting normand.

FRANC-PICARD.

**Dans l'enceinte des propriétaires.**

M. le marquis de Barbantane. — M. Du Ringe du comité des courses. — M. Boitelle, juge à l'arrivée.

M. le Bon de Neuflize. — M. le duc de Brissac. — Le marquis de Barbentane, président de la Société des courses de Vichy. — M. Boitelle, juge à l'arrivée.

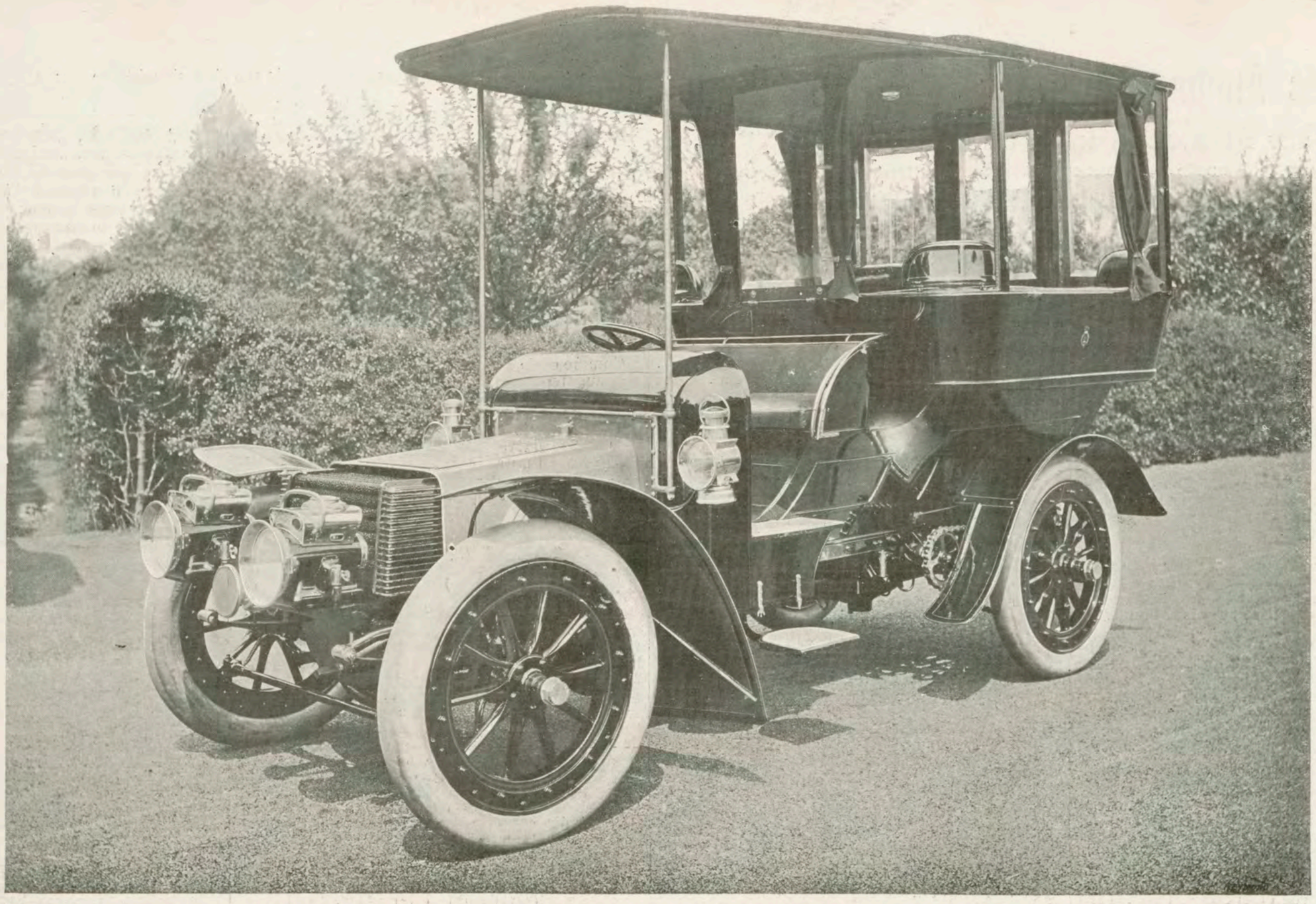
**La tribune du juge à l'arrivée.**

***Red Cedar*** **par Dauphin et Red; propriétaire, M. W. Viney; entraîneur, J. Cole; jockey, Freeman, vainqueur du Grand Prix de Vichy devant Arkinglass et Olivarez à sa rentrée dans l'enceinte des propriétaires.**



Kinic-Knak, par Kilwardin et Friolera, à M. de Saint-Alary, entraîneur, G. Milton jockey, Childs, auquel un accident à 150 mètres du poteau a coûté la victoire.

**La sortie des concurrents pour le Grand Prix de Vichy.** (**Vichy, 3 août.**)



## LA NOUVELLE AUTOMOBILE DU ROI ÉDOUARD VII

*Cette nouvelle voiture, que la maladie du roi ne lui a pas permis encore d'essayer, est un luxueux tonneau-salon à huit places. Elle est munie d'un moteur Daimler de 22 chevaux, à 4 cylindres, marchant à 720 tours. Le réservoir à eau et le radiateur sont disposés à l'avant de la voiture. L'allumage est double, par électricité et par brûleurs.*

# BLOC-NOTES

## HIPPISME

M. RENÉ DE GATINES. — Ce fut un « homme de cheval » dans toute l'acception du terme que M. René Petit de Gatines, qui vient de mourir presque subitement, à Paris. Excellent cavalier, il avait été l'un des fondateurs de la société équestre « L'Etrier » dont il était le vice-président dévoué et actif.

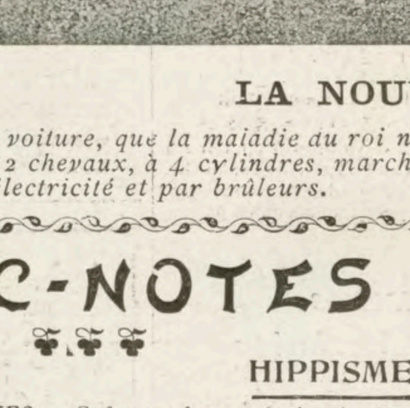
(Cl. Barenne.)
« M. R. DE GATINES. *Dans la tenue de l'Etrier.* »

Récemment, il avait fondé la Société d'application équestre, et la séance d'inauguration de cette nouvelle société avait été un véritable triomphe pour le sympathique sportsman. Passionné de l'équitation ancienne et moderne, c'était l'un des plus fidèles habitués du Bois. Récemment encore il nous écrivait un mot charmant pour nous offrir pour la *Vie au Grand Air* un article sur la haute école, et nous devions aller prendre une série de photographies du dressage d'un cheval en haute école qui n'auraient pas manqué de vivement intéresser nos lecteurs.

M. de Gatines avait également fondé cet hiver le « Dîner des Hommes de cheval » réunion amicale qui réunissait les meilleurs de nos écuyers de Paris. C'était un charmant camarade, vrai Parisien, spirituel et gai et qui ne comptait que des amis.

LE GRAND PRIX D'OSTENDE. — La journée du Grand Prix d'Ostende a obtenu un succès énorme. La grande épreuve internationale belge—d'une allocation de 50 000 francs—s'est courue devant une assistance considérable ; de nombreux sportsmen français et anglais avaient fait le déplacement.

Dix concurrents, deux anglais, deux français et six belges se sont présentés ; nos couleurs ont été vaillamment défendues par Doris II à M. C. Blanc, montée par G. Stern, mais la pouliche a dû se contenter de la seconde place ; le vainqueur a été un représentant des écuries anglaises, *Lord Carbine*, par Carbine et Leap Frog à M. G. Parott, monté par Hipson, qui a gagné très facilement de vingt longueurs. Doris II seconde et un anglais Narcissus à M. Frank Gardner, troisième à trois longueurs.



(Cl. Barca.)
LORD CARBINE,
*par Carbine et Leap Frog, vainqueur du Grand Prix d'Ostende.*

Lord Carbine était premier favori. Un incident s'est produit, un cheval anglais, Blacksan, n'a pu courir, ses papiers n'étant pas en règle.

LA MORT DU « JOCKEY DU ROI ». — L'entraîneur-jokey J. Watts qui fit maintes fois triompher les couleurs du roi Edouard VII alors qu'il était Prince de Galles, vient de mourir à Esher, près de Sandown-Park, d'une pleurésie contractée aux courses. Watts, qui n'avait que quarante-deux ans, eut une carrière des plus brillantes : il a gagné quatre fois le Derby, cinq fois les Oaks, cinq fois le Saint-Léger, deux fois les Deux Mille Guinées, quatre fois les Mille Guinées.

Watts avait fait son apprentissage chez T. Cannon, qui a formé tant d'excellents élèves. Il était le père du jeune apprenti qui a fait de si heureux débuts cette année.

L'excellent jockey n'était pas un inconnu pour nous ; il remporta de nombreux succès sur nos hippodromes. On se rappelle encore la belle lutte qu'il soutint sur Sycomore, au baron de Schickler, lorsqu'il fit dead heat avec Upas dans le prix du Jockey-Club, en 1886. Nous le trouvons en 1890 sur Clover, à M. Edmond Blanc, gagnant le prix du Cadran. L'année suivante, il fait encore triompher la casaque orange, dans le prix Lupin, avec Gouverneur. Enfin, en 1897, il est en selle sur Winkfield's Pride, le brillant vainqueur du prix du Conseil municipal.

FRANC-PICARD.

## CYCLISME

MORT DE GIRARDIN. — Un coureur qui eut son heure de célébrité à l'époque des Medinger, Dubois, Cassignard, sans jamais arriver à leur hauteur, Girardin, vient de mourir. Il était des plus populaires à l'ancien Buffalo où sa coutume d'agiter la tête de haut en bas l'avait fait surnommer le *timbreur de tickets*. Il s'était fait une spécialité des courses de province, et toutes les après-midi on pouvait le voir à la Brasserie de l'Espérance, étudiant l'indicateur des chemins de fer, à tel point que les habitués ne demandaient plus : « Garçon, l'indicateur ! » mais bien : « Garçon, le *Girardin !* ». C'était un brave garçon fort estimé de tous ceux qui l'ont connu.

(Cl. Barenne.)
GIRARDIN.

## TENNIS

UN TOURNOI. — Un grand tournoi international se tiendra à Hambourg (Allemagne) le samedi 10 août et jours suivants.

## BILLARD

### *L'AMATEUR.*

JE disais il y a quinze jours quelles étaient les habitudes bizarres d'un grand amateur de billard, à quel point il tenait à sa réputation et les précautions inouïes qu'il prenait pour qu'elle ne fût pas entamée. Le prestige d'un crack amateur est en effet très grand auprès de ceux qui l'approchent et l'admirent. Dans son cercle, dans son café, le joueur de talent a son petit entourage habituel qui tient à cœur d'assister à chacune de ses parties, d'applaudir à toutes ses séries, à tous ses coups difficiles, de faire chaque jour de nouvelles remarques sur le cachet personnel de son style.

De ce groupe il est l'oracle ; ses jugements y font loi. Il était curieux de voir, au moment du tournoi organisé en janvier par la Compagnie Brunswick-Balke-Collender, chaque grand amateur, pendant toute la durée de la suspension, au milieu des parties, entouré d'une dizaine de sociétaires de son club ou de clients de son académie qui se pressaient autour de lui pour connaître son appréciation sur le jeu des maîtres en présence et son pronostic sur l'issue de la partie. Pour tous cette appréciation était seule juste, ce pronostic infaillible, car dans leur esprit ils émanent toujours du plus fort amateur de Paris — de même qu'il y a cent femmes qui sont chacune la plus jolie femme de Paris, de même il y a dix amateurs dont chacun est le plus fort amateur de Paris — et si le crack habite la province, il passe invariablement pour le plus fort joueur du monde ! ! !

On comprend qu'un grand amateur tienne à sa réputation.

COUNT REDDEER.

## LE BULLETIN DE MICHELIN

### *Pourquoi les chambres Michelin sont-elles rouges ?*

Nos concurrents disent que c'est parce qu'elles contiennent de la brique pillée : le premier chimiste venu y reconnaîtra la présence exclusive de sulfure d'antimoine plus généralement connu sous le nom de soufre doré d'antimoine. Cette matière, qui doit cette dénomination à sa belle couleur rouge à reflets dorés, a la propriété de rendre le Para, mais le Para seulement, très souple et très durable ; toute autre gomme ne résisterait pas à la minéralisation, c'est-à-dire à la combinaison avec le sulfure d'antimoine et se durcirait au bout de très peu de temps. Ceci explique la supériorité de nos chambres en même temps que leur prix un peu élevé, puisque nous ne pouvons employer à leur fabrication que du Para de premier choix.

C'est donc l'incorporation d'une certaine quantité de soufre doré d'antimoine dans le caoutchouc des chambres à air qui leur donne cette couleur rouge qui étonne bien des gens. Mais il n'en résulte pas forcément que toute chambre rouge est en Para minéralisé au sulfure d'antimoine : bien des fois, en effet, on a tenté de timides contrefaçons de nos chambres, en mélangeant à la gomme des poudres inertes et colorantes, de l'ocre, par exemple, ou du vermillon ; mais les produits ainsi obtenus n'ont jamais pu rivaliser, et pour cause, avec les produits minéralisés et ceux qui ont consenti à en faire l'essai n'ont pu conserver aucune illusion sur leur valeur après cinq ou six mois d'usage, souvent moins.

Mais, nous demandera-t-on, pourquoi vous, les champions de la gomme rouge, ne faites-vous pas vos enveloppes de cette manière ? Nous répondrons à cela que la chambre à air donne au pneumatique sa souplesse, tandis que l'enveloppe lui donne la durée : pour cette raison, nous devons employer, dans la fabrication des enveloppes, un caoutchouc nerveux et vigoureux qui résiste victorieusement aux aspérités de la route. Nous employons pour cela une qualité spéciale très compacte, grâce à laquelle nos enveloppes ont cet aspect et cette durée qui ont conquis en si peu de temps la faveur du public.

MICHELIN et Cie.

## PETITE CORRESPONDANCE

*F. Barliani à Nice.* — L'article est en préparation, mais les photographies sont fort difficiles à prendre.

*Un lecteur bruxellois.* — Ces multiplications varient entre 7 est 8 mètres. Les coureurs de précaution ont fait placer des machines plus multipliées pour les parcours plats, ainsi à Tours pour la course Bordeaux-Paris.

*G. Gauchon 391.* — Non, seulement le n° 5.

# ...s Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

**UN FRANC la ligne de 40 lettres**

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

*...se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.*

## ...SSURANCES SPORTIVES

**...s Assurances Spéciales**, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

...ssurance contre les accidents, pour être bien ... c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con...ent pleine et entière garantie, doit être faite ... beaucoup de soins, et demande le concours de ...alistes rompus à la confection des contrats ...onstituent cette garantie.

...'il s'agisse d'assurances automobiles, de che... et voitures, ou d'assurances individuelles, la ...e souscrite ne vaut que par les clauses y ins..., clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

...**Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, ...ris, se chargent de toutes les assurances en ...al, et tout particulièrement des assurances ...ives pour lesquelles elles se sont spécialisées. ...us les sportsmen qui voudront être bien assu... ne pas payer des primes exagérées feront ... bien de s'adresser aux **Assurances Spé...s**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront ...s satisfactions.

... demande, les **Assurances Spéciales** en... donner verbalement toutes les explications ....

...ir donner rendez-vous, écrire ou téléphoner ...-41.

## AUTOMOBILES

**...sion exceptionnelle**, 3 trains Scotte abso...ment neufs. A vendre bonnes conditions. — ...ck, ingénieur, hôtel Bayard, Toulouse. (6340)

**...sformation** de motocycles à pétrole en ...iturettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 ...es. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé...923.05. (6245)

**...ez-vous louer** bicyclette, motocycles et au...mobiles? adressez-vous au *Garage Dupré*, ...venue de la Grande-Armée; 156, avenue Ma... Téléph. 503-50. Leçons, vente, achat, avances ...archandises. (6302)

**...-chauffeur**, 28, rue Mogador, Paris, livre ...suite les nouveaux modèles *Gladiator*, *Re... de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'oc... des premières marques telles que *Panhard-...sor*, *Renault*, *de Dion*, *Mors*. Toutes voitures ...ai et garanties. (6310)

**...eau de Dion**, 8 chx, très peu roulé, 5 places, ...rche parfaite, 5600 fr., livrable de suite. — ...ge, à Artondu, par Etampes (S.-et O.). (6372)

**...dre** Darracq, neuf chevaux, double phaéton, ...sier carré, état de neuf, pneus renforcés, ... acétylène, toutes pièces de rechange et ...oires très bas prix. Villoeq, Neuilly-Plai... (2003)

## CARTES POSTALES

**...ontigny**, 27, rue du Greffe, villa Salve, ... Anderlecht (Belgique), envoie contre man...lies cartes illustrées. (6373)

**...h Rivière** des Borderies, Brive (Corrèze), ...ce, échange cartes postales indéfiniment. (6368)

## CHIENS

**... français.** Chiens de chasse bien dressés : ...ys, fox-terriers et toutes races. — Bo...quet, Clisson, Paris. Téléph. 807-47. (6370)

## COLLECTIONS

**...ollectionneurs.** Deux séries de cartes ...ales viennent de paraître : 1° la Fabrication ...eumatique, 36 cartes avec texte 0 fr. 50 ... recomm. 0 fr. 75) ; 2° douze reproductions ...hés amusants signés O'Galop, 0 fr. 20 ... recomm. 0 fr. 45). Michelin et Cie, Cler...errand et 105, boulevard Pereire, Paris. (6305)

**...re** collections *Vie au Grand Air* complète ...jour, avec tous ses suppléments, le tout en ...t, 80 fr. — Delorme, 28, Bd Victor-Hugo, (6374)

## DIVERS

**...chasse**, cal. 12 Winchester, à répétition. ...ée et solidité garanties, 95 fr. — Henri, 10, ...ue. (6375)

**...re** 15 fr., filet tennis avec poteaux à rou... Machine Lemaire, neuve, 20 fr. (6377)

**...eil** photo 9×12, 12 plaques, 20 fr. Ecrire ...oseaux, 111, rue Mozart (10e), Paris. (6376)

## VENTES ET LOCATIONS

**Grand Choix** Propriétés à vend. Région pittoresq. Air pur, sain. Dauphiné, Savoie, Ain, Jura, Doubs, Hte-Saône, Bourgogne, Lyonnais et départ. voisins. *Châteaux, Campagnes, Domaines de rapport.* Gde altitude. Belles forêts. Belles rivières. Gdes chasses. Ecr. Perrotte, Bourg (Ain). Liste gratis. (6378)

## YACHTS

**Excellente occasion.** "Le Verée", yacht de 6 tonneaux, gréé en côtre, tenant admirablement la mer. Prix : 1500 fr. Pour le visiter s'adresser chez Verly, au pont de Poissy (Seine-et-Oise) et pour traiter à M. Bourdeau, 14, rue Desneraudes, à Paris. (6359)

**2/3 tx** construit 1900, quille fonte, cale 0,65, roide et marche bien, misaine seule à guy, demi-ponté, cédé à 400 fr. Adresse au journal. (Photographie.) (6364)

**Trois Yachts** à vapeur de 16-18 et 20 m. de long. à vendre très bon marché, cause de départ. Hachin, 15, rue Adam-Ledoux, à Courbevoie (Seine). (6370).

## Echos

### LES SOURCES DE VICHY ET LA FRAUDE

Chacun sait que l'on peut, sans sortir de chez soi, connaître en partie les bienfaits d'une saison à Vichy. La Compagnie Fermière expédie en effet à travers le monde, ses sources les plus précieuses, Célestins, Hôpital, Grande Grille, enfermées dans des bouteilles portant toutes les marques et garanties d'authenticité, ainsi que le nom de la source bien en évidence. Ces précautions sont absolument indispensables pour déjouer les tentatives des contrefacteurs qui surgissent de toutes parts; la Compagnie Fermière les a prises, c'est au public qu'il importe de les rendre efficaces en vérifiant avec soin les bouteilles qui lui sont vendues.

* * *

### GRAND GARAGE CENTRAL

Chauffeurs, commerçants, industriels, que vos affaires appellent dans le centre de Paris et qui voulez avoir près de vous, en lieu sûr, votre voiture, allez au Grand Garage Central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre).

Vous y trouverez, en plus d'un atelier de réparations très complet, d'une fosse de nettoyage et de très confortables cabinets de toilettes, tous accessoires pour automobiles à des prix exceptionnels.

Ajoutons que le Grand Garage Central est dirigé par M. Bory, dont la compétence en automobile est une garantie pour les chauffeurs qui désirent faire l'achat d'une voiture neuve ou profiter d'une bonne occasion.

L. Jacquier, propriétaire. — A. Bory, directeur.

* * *

### POUR LES VACANCES

La Maison OUTHENIN-CHALANDRE, 4, rue de Chartres à Neuilly, à *40 mètres de la Porte-Maillot* a réservé pour les *Vacances, Bains de mer* et la *Saison des chasses* des :

| | |
|---|---|
| Panhard-Levassor, 15 chx, mot. Centaure. | 25.000 |
| Panhard Levassor, 10 chx, — | 15.000 |
| Panhard Levassor, 7 chx, — roues égales | 9.500 |
| Renault frères, 8 chx, nouveau moteur | 6.500 |
| De Dion-Bouton, 8 chx, nouveau moteur, châssis allongé, livraison immédiate | avec la forte remise. |
| De Dion-Bouton, 6 chx, type L | |
| De Dion-Bouton, 4 chx et demi, type G | |

On trouve également à la Maison OUTHENIN-CHALANDRE quantité d'occas ons :

| | |
|---|---|
| De Dion-Bouton, 8 chx, ancien moteur | 4.500 |
| De Dion-Bouton, 3 chx et demi | 2.200 |
| Delahaye, 15 chx | 6 000 |
| Delahaye, 12 chx | 4.000 |
| Delahaye, 5 chx | 2.000 |
| Panhard, 4 chx, état de neuf | 2.000 |

Et quantité d'autres marques.

La Maison OUTHENIN-CHALANDRE possède de grands ateliers de réparations avec des ouvriers d'élite de la Maison de Dion-Bouton et Panhard-Levassor et un magasin où tous les chauffeurs trouveront *à des prix exceptionnels* des pièces de rechange et accessoires de toutes natures, ainsi que des pneus Michelin et Continental.

* * *

### CHEMINS DE FER DE L'OUEST

**Augmentation de la durée de validité**
*des billets d'aller et retour à prix réduits*
*(Grandes lignes).*

Nous avons annoncé récemment que la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest avait soumis à l'homologation ministérielle une proposition modifiant la durée de validité des billets d'aller et retour délivrés par toutes les gares et haltes de son réseau.

Cette proposition venant d'être approuvée par l'Administration supérieure, la durée de validité des dits billets est, dès à présent, augmentée dans les proportions indiquées ci-après :

| *Ancienne durée de validité :* | | *Durée de validité nouvelle :* | |
|---|---|---|---|
| Jusqu'à 125 kil. | 2 jours | Jusqu'à 60 k. | 2 jours |
| De 126 à 250 kil. | 3 » | De 61 à 100 k. | 3 » |
| De 251 à 400 kil. | 4 » | De 101 à 200 k. | 4 » |
| De 401 à 500 kil. | 5 » | De 201 à 300 k. | 5 » |
| De 501 à 600 kil. | 6 » | De 301 à 400 k. | 6 » |
| Au-des. 600 kil. | 7 » | De 401 à 500 k. | 7 » |
| | | De 501 à 600 k. | 8 » |
| | | De 601 à 700 k. | 9 » |
| | | De 701 à 800 k. | 10 » |

Comme on le voit, c'est, pour les longs parcours, une augmentation qui s'élève à trois jours; il est bien entendu que, comme précédemment, les délais indiqués ci-dessus ne comprennent pas les dimanches et jours de fêtes qui viennent s'ajouter à la durée de validité de ces billets, durée qui peut être, en outre, à deux reprises, prolongée de moitié, moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 p. 100 du prix du billet.

* * *

### CHEMINS DE FER DU NORD

## PARIS-NORD A LONDRES

**Via Calais ou Boulogne**

Cinq services rapides quotidiens dans chaque sens, voie la plus rapide, tous les trains comportent des 2es classes. En outre, les trains de l'après-midi et de Malle de nuit partant de Paris-Nord pour Londres à 3 h. 25 soir et à 9 h. soir, et de Londres pour Paris-Nord à 2 h. 45 soir et à 9 h. soir, prennent les voyageurs munis de billets directs de 3e classe.

PARIS-NORD A LONDRES

| | | 1re 2e cl. | 1re 2e cl. | 1re 2e cl. | 1re 2e 3e cl. | 1re 2e 3e cl. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | (*)(WR) | (*) | (*)(WR) | Du 1er Juin au 30 Sept. inclus | |
| Paris-Nord. | dép. | 9 35 m. | 10 30 m. | 11 20 m. | 3 25 s. | 9 » s. |
| | | viâ Calais | v. Boulogne | viâ Calais | v. Boulogne | viâ Calais |
| Londres.... | arr. | 4 50 s. | 5 50 s. | 7 » s. | 11 05 s. | 5 30 m. |
| | | 1re 2e cl. | 1re 2e cl. | 1re 2e cl. | 1re 2e 3e cl. | 1re 2e 3e cl. |
| | | (*)(WR) | (*) | (*) | (W. R.) | |
| Londres.... | dép. | 9 » m. | 10 » m. | 11 » m. | 2 45 s. | 9 » s |
| | | viâ Calais | v. Boulogne | viâ Calais | Du 1er Juin au 30 Sept. inclus v. Boulogne | viâ Calais |
| Paris-Nord.. | arr. | 4 45 s. | 5 50 s. | 7 » s. | 11 10 s. | 5 50 m. |

(*) Trains composés avec les nouvelles voitures à couloir sur boggies de la Compagnie du Nord, comportant water-closet et lavabo.

(W. R.) Wagon-Restaurant. Les voyageurs de 1re classe y ont seuls accès, les voyageurs de 2e classe n'y sont admis qu'en payant le supplément de 2e en 1re classe.

* * *

### CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

**Voyages dans les Pyrénées**

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursion comprenant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le Centre de la France et les Stations thermales et hivernales des Pyrénées et du golfe de Gascogne.

*1er itinéraire.* — Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau, Bayonne, Bordeaux, Paris.

*2e itinéraire.* — Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban-Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

*3e itinéraire.* — Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne, Pau, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban, Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

Durée de validité : 30 jours.

Prix des billets : 1re cl., 163 fr. 50 ; 2e cl., 122 fr. 50

* * *

### CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANEE

**Voyages internationaux** avec **Itinéraires facultatifs**

Depuis le 1er juin 1902, toutes les gares P.L.M. délivrent toute l'année des livrets de voyages internationaux avec itinéraires au gré des voyageurs sur les réseaux Est, Nord, Ouest et P.L.M. et sur les chemins de fer allemands, austro-hon... belges, bosniaques, bulgares, danois, finlan... luxembourgeois, néerlandais, norwégiens, ... mains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces ... ges, qui peuvent comprendre certains parc... par bateaux à vapeur ou par voiture, doivent, ... qu'ils sont commencés en France, comporter ... gatoirement des parcours à l'étranger.

Pour tous renseignements, s'adresser dan... gares P.L.M. ou consulter le *Livret-Guide Of...* P.L.M., vendu 0 fr. 50 dans toutes les ... bureaux de villes et agences de la Compag... envoyé contre 0 fr. 85 adressés en timbres-... au Service Central de l'Exploitation (Publi... 20, Boulevard Diderot, Paris (12 arrt).


TOUS LES SPORTSMEN LISENT **L'AUTO-VÉ...**

*Grand quotidien de tous les Sport...*

EN VENTE PARTOUT : 5 CENTI...

EYQUEM, 191 à 195, Bd Pereire, PARIS — Téléphone 508-77

Insignes Artistiques
MÉDAILLES BRELOQUES RICHES
Robert ENAULT
78, Rue Réaumur (2e), Paris
Grand Choix de Plaquettes d'Art

25 ans de Succès. — En vente partout.

CIRAGE **Nubian**
*Sans Brosser*
NOUVELLES PRÉPARATIONS:
GLACÉ MARIGOLD pour Chaussures jaunes
LUSKO pour verni et chevreau glacé
Dépôt : 126, Rue La...ayette, PARIS,

PLAQUES et PAPIERS PHOTOGRAPHIQUES
**JOUGLA**

**CYCLISTES-CHAUFFEURS**
Les COMPRIMÉS de KOLA
du Dr HECKEL
Font disparaître toute fatigue, redonnent de la force et de la souplesse aux muscles.
**Deux comprimés par heure en moyenne.**
DÉPOT : *Dans toutes les Pharmacies.*

179, rue de la Pompe PARIS

**BANDES KELLY**
BREVETÉES S. G. D. G.
ABSORBENT L'OBSTACLE SANS CREVER

... BERTAULT DIRECTEUR
Télép. 527-76